

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

Antuerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra. — S. Luiz, 1904, medalha de bronze

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACITOR PRINCIPAL

A. VASCONCELLOS PORTO L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDACITOR EFFECTIVO, José Fernando de Sousa. — SECRETARIO DA REDACÇÃO, Christiano Tavares. — CORRESPONDENTE: MADRID, D. Juan de Bona

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

1.ª modificação á tarifa de despesas accessorias, dos Caminhos de ferro do Estado.

Tarifa especial P. n.º 9 p. v., da Companhia Real.

2.ª ampliação da tarifa especial n.º 14 p. v., da Companhia da Beira Alta.

SUMMARIO

	Paginas
DE BUENOS AIRES A PARIS, por J. Fernando de Sousa..	289
EM AUTOMOVEL, por O. S.	291
PORTE OFFICIAL — Portaria de 13 de setembro do ministerio das obras publicas	292
NOTAS DE VIAGEM — 2.ª parte — I — De Nova York a Nova Orleans — Grandes combinações — Bilhetes de metro e meio — Expedição de bagagens — O odio ao preto — A cidade — Cosinha detestavel.....	292
O NOSSO DIRECTOR	293
A DOENÇA DOS TUNNEIS	294
OS CAMINHOS DE FERRO ESPANHOES	294
A LINHA DE BUENOS AIRES AO PACIFICO	294
A INFLUENCIA DOS CAMINHOS DE FERRO	295
AS SEGUNDAS CLASSES EM INGLATERRA	295
O METROPOLITANO DE TOKIO	295
O CANAL DE SUEZ EM 1904	295
AS NOVAS CARRUAGENS DA COMPAGNIE DU MIDI	295
A LINHA FERREA SUAKIN-ATBARA	296
A LINHA TACHKENT-ORENBURG	296
PORTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	296 e 297
PUBLICACOES RECEBIDAS	298
EXPOSICAO INTERNACIONAL DE ARTES FEMENIS	298
O DESASTRE DO CAMINHO DE FERRO AEREO DE MANHATTAN.....	298
TRACCAO ELECTRICA	298
LINHAS PORTUGUEZAS — Quelimane — Illuminação com acetilene — Estação da Ponte na linha da Regoa a Chaves — Estudos de novas linhas — Regoa a Villa Real — Mossamedes — Villa Real — Lobito — Mirandella	298
LINHAS ESTRANGEIRAS — França — Italia — Argentina — China.....	299
NOTAS VARIAS — ARREMATACOES	299 e 300
AVISOS DE SERVIÇO — AGENDA DO VIAJANTE	301 e 302
HORARIO DOS COMBOIOS — VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	303 e 304

De Buenos Aires a Paris

Ou não fomos nós portuguezes, propensos a evi-
denciar a verdade dos proverbios, crystallização
da sabedoria popular! Pois havíamos acaso de
prestar culto a Santa Barbara, quando o ceu está lim-
pido e sómente ao longe ribomba o trovão!?

Ha muitos mezes que em Buenos Aires se procura es-
tabelecer corrente de opinião contra o porto de Lisboa
para que lhe seja preferido um porto espanhol, Vigo ou
Cadiz.

Ficámos quietos e calados, sem protestar, sem desmen-
tir, sem oppor propaganda á propaganda, sem pôr termo
a certas imperfeições de funcionamento do nosso ex-
plendido porto, que a varinha magica de uma sensata
administração faria desaparecer como que por encanto.
Acordámos agora sobresaltados e como o preguiçoso do
adagio, deitamos fogo á casa, que isto de acordar es-
tremunhado torna por vezes impulsiva e desordenada a
acção necessaria.

Emfim... somos assim e como não temos outros por-

tuguezes, encaremos philosophicamente a situação e ve-
jamos o que cumpre fazer.

As affinidades de raça e a comunidade de lingua dão
logar a relações, entre a vizinha Espanha e a republica Ar-
gentina, mais importantes que as que comnosco mantem
esse paiz. Não admira pois que se façam esforços para
que um porto espanhol, Vigo ou Cadiz, seja preferido
para *Caes da Europa* no trafego transatlantico.

Ao construirmos linhas ferreas, ao empreendermos as
custosas obras do porto de Lisboa reinvidicámos para
Lisboa esse papel. Temos feito tenaz e perseverantemente
tudo quanto da nossa parte era preciso para tirar parti-
do das privilegiadas condições do porto de Lisboa? Não,
de certo. Seria incensatez occultar o que todos conhe-
cem, em vez de encarar de frente o problema e dar-lhe
solução, que é facil.

Os detractores do porto de Lisboa não hesitam em re-
correr ás mais audaciosas afirmações, deixando a ver-
dade a escorrer sangue. Haja vista a seguinte local da
Nacion, de Buenos Aires, de 27 de agosto.

No projecto do deputado Luro para o estabelecimento de uma
carreira de vapores rapidos, fixa-se o porto de Lisboa para «ter-
minus» das viagens.

D. Martin Echegaray que se occupou disvelladamente do as-
sunto, conferenciou com o dr. Luro para lhe demonstrar a con-
veniencia de escolher o porto de Vigo em vez do de Lisboa para
ponto inicial das viagens rapidas.

O sr. Echegaray baseia a sua opinião nas razões seguintes :

«A pequena differença de 180 milhas entre Lisboa e Vigo equi-
vale a mais 9 ou 10 horas de viagem maritima, tempo curtissimo,
bem compensado pelas facilidades de entrada e desembarque
neste ultimo ponto onde os navios de maior calado facilmente
atracam em qualquer occasião ao molhe, condições nativas que fal-
tam em absoluto a Lisboa, em cujo porto a entrada é difficilima
pelos innumeros embaraços que apresenta com mau tempo ou
quando os nevoeiros, tão frequentes naquellas latitudes, obrigam
os navegantes a permanecerem muitas horas fora do porto, para
contar com a entrada sempre difficil da barra no mencionado porto.

Outra vantagem ha ainda de incontestavel importancia para ca-
bal demonstração da superioridade de Vigo, e vem a ser que o ca-
minho de ferro que liga Vigo com a rede geral tem construido e
em exploração um ramal da estação ao porto onde recebe directa-
mente bagagens e passageiros para um comboio que saindo de
Vigo das 4 para as 5 horas da tarde se reuniria em Venta de Ba-
ños ao Sud-Express, podendo-se pois assegurar a horas tão oppor-
tunas uma viagem rapidissima, que de modo algum se pôde effe-
ctuar desembarcando em Lisboa onde, sem fallar nas grandes de-
moras e incommodos do desembarque com uma milha em bote,
ha que ir de carruagem á estação do Rocio, d'onde sae o sud-ex-
press para Paris ás 9,5 horas da manhã, hora, sem duvida, incon-
veniente, pois para alcançar o comboio é absolutamente necessa-
rio chegar ao porto na vespera. Toda a vantagem do adeantamento
de 9 a 10 horas na viagem maritima é annullada pelos grandes in-
convenientes que para passageiros e correspondencia offerece o
porto de Lisboa, cujos incommodos são de sobra conhecidos, para
de modo algum servir de base ao serviço rapido e commodo que
se pretende estabelecer.

Quando, porém, não bastassem as numerosas razões aponta-
das, outras ha fundamentaes e de tal modo importantes, que não
podem ser deixadas no escuro e que derivam da grande commu-
nidade de interesses felizmente existente entre esta Republica e
os portos da Galliza, pois de Corunha, Villa Garcia e Vigo saem
mensalmente para esta 18 navios ou 216 por anno, transportando
em média 3.000 passageiros de 1.ª classe, 4.500 de 2.ª e mais de
40.000 de 3.ª, além de muitas mil toneladas de carga. Pelo contra-
rio é tão insignificante o movimento commercial e de passageiros
com Lisboa que nem sequer admite o mais ligeiro confronto.

Pode-se demonstrar e de facto demonstra-se com dados segu-

ros, que a maior somma de facilidades e até de conveniências reciprocas aconselha a indicação do porto de Vigo como devendo ser o primeiro de chegada e porto postal pelas reconhecidas vantagens que offerece sobre o de Lisboa, vantagens que se confirmam do modo mais absoluto desde que se note que de Vigo ao entroncamento com as outras vias de comunicação terrestre ha 173 kilometros menos de percurso que de Lisboa servida por comboios menos rapidos e a horas mais improprias.

Tanto basta para destruir o argumento que se pretende salientar a favor de Lisboa de haver 8 ou 9 horas menos de viagem por mar, differença compensada por outras tantas horas a mais em caminho de ferro, pois que esses kilometros de vantagem de Vigo sobre Lisboa, permitem-lhe modificar á sua vontade o horario com 7 ou 8 horas de differença, enquanto Lisboa está inteiramente inhibida de o fazer, porque perderia inevitavelmente com essa modificação o enlace com o «sud-express» em Medina del Campo, onde se effectua o dos referidos comboios.

Desde que a conjura contra o porto de Lisboa se denunciou, devia-se ter opposto propaganda a propaganda, onde era e não era necessaria. A's nossas auctoridades consulares cumpria fazer desmentir official e officiosamente as falsidades propaladas.

Vamos a tempo agora? Não será pueril a propaganda na imprensa de Lisboa para esclarecer a opinião em Buenos Aires? Não poderá ser até capitulada de perigosa e contraproducente?

Claro que uma não supre a outra. Ignoro o que se tem feito para esclarecer o publico em Buenos Aires e contestar a rasão de inimigos do nosso porto. Qualquer omissão neste ponto seria deploravel. Não reputo porém inutil o exame do assunto na nossa imprensa, e muito menos posso capitular de inhabil e perigosa a confissão publica de defeitos e imperfeições que todos conhecem e que seria facil remediar de pronto. A jactancia dos Lebeuf prova mal. Pôr em relevo a realidade, apontar com franqueza o mal, é o melhor meio de provocar a acção reformadora necessaria.

São esplendidas e muito superiores ás de Vigo as condições do porto de Lisboa, precedido da bahia de Cascaes. Entram e saem de dia e de noite desafogadamente os maiores transatlanticos. Rarissimos são os nevoeiros que os embarcam, mal de que os outros portos da península não obtiveram isenção, que me conste. Temos amplo e seguro fundeadouro para centenaes de navios. Aos caes do porto atracam já muitos paquetes e se mais não atracam é porque não se quer, ou porque a isso se oppõem interesses, alguns porventura inconfessaveis. Tornar obrigatoria a atracação seria loucura perigosa. O que importa é offerecer-lhe as maximas facilidades e vantagens. O Lazareto era até agora o pesadelo dos viajantes. De 1 de janeiro em diante funcionará o posto de desinfecção na margem direita, simplificando extraordinariamente as precauções sanitarias.

Que mais é preciso? E' declarar guerra ao catraeiro, sem querer saber se é ou não eleitor.

E' preciso que de bordo dos vapores possam os passageiros vir facilmente para terra, com commodidade e sem serem victimas de exploração brutal e malcreada.

E' preciso que a bordo dos paquetes compareçam funcionarios da alfandega e da policia do porto, com apresentação, categoria e auctoridade que se imponham e que possam remover peias e evitar vexames e incommodos inuteis.

Temos linhas ferreas que vão aos caes do porto. A Companhia Real tem procurado utilizá-las para facilitar o trafego de transito. Importa aproveitar a sua cooperação e offerecer-lhe as maximas facilidades. Para isto e o mais que as autoridades confessam ser preciso, carecemos acaso de tempo e de dinheiro? Não. Basta algum fino, senso pratico, tacto e energia governativa.

E se por indole e habito inalterado somos propensos a dormir sobre os varios casos da nossa administração, para alguma cousa pôde servir o toque de alarme na imprensa.

Além das condições de superioridade com que a natureza e a arte dotaram o porto de Lisboa e de que é facil tirar cabalmente partido, tem elle a seu favor a sua esplendida situação. E' o mais avançado para sudoeste e portanto o que permite reduzir ao minimo a parte maritima das viagens.

Para tirar partido d'essa situação importa organizar

devidamente o sistema de communicações ferroviarias com o centro da Europa.

As 9 ou 10 horas de redução na viagem maritima em relação a Vigo, compensam bem os 172 km. a mais em caminho de ferro, tanto mais que as linhas de Vigo, a Venta de Baños não offerecem geralmente condições mais propicias ao estabelecimento de comboios rapidos que a de Lisboa áquella ponte, antes pelo contrario.

Contra nós temos as possíveis perdas de tempo na fronteira espanhola causadas pelas formalidades indispensaveis ou dispensaveis, e o maior numero de companhias que tem de entrar nas combinações relativas ao trafego de transito. De Vigo a Hendaya ha apenas linhas de duas companhias Orense a Vigo, Norte de Espanha que tem 726 km. de percurso desde Monforte, nas suas linhas, em vez de 433 de Medina a Hendaya.

Os rapidos de Lisboa tem de ser combinados entre as companhias Real, da Beira Alta, de Salamanca, de Medina e do Norte. Dadas, porém, as relações da Companhia Real com a dos Wagons-Lits e com as companhias francezas não será difficil organizar satisfactoriamente o serviço dos expressos de Paris.

O essencial é libertar os passageiros de importunidades causadas pela bagagem que pôde seguir directamente do navio para o fourgon.

A tarifa P. H. F. n.º 7, g. velocidade de 17 de julho ultimo relativo ao serviço directo combinado entre Paris e a America do Sul, viria facilitar consideravelmente as viagens entre Paris e os portos do Rio de Janeiro, Santos, Montevideu ou Buenos Aires.

Os bilhetes directos dão direito á escolha da via terrestre ou maritima, para o percurso entre Bordeos e Lisboa. As bagagens seguem directamente, sendo apenas convidados os passageiros a assistir á verificação nas alfandegas, onde as operações aduaneiras são feitas gratuitamente pelas companhias.

Com boa vontade não é difficil reduzir um pouco a duração do trajecto do *Sud-Express*. Demais, o passageiro que consegue saltar em terra, após longa viagem maritima, não pretende entrar logo no comboio, nem faz questão de alguma hora mais ou menos em caminho de ferro. Apreciará até um pequeno descanso e algumas horas de passeio em Lisboa e arredores. O ponto está em que o não incomodem, nem o explorem, e que a bagagem siga facilmente de bordo para o fourgon. Nem a marcha dos paquetes comporta horarios invariaveis e hora de chegada de uma precisão mathematica.

Nem só ao movimento de passageiros se visa. Allega-se que o de mercadorias pôde ser importantissimo, se as carreiras transatlanticas tiverem por termo na península um porto franco. Não contesto a utilidade para nós de um porto franco em Lisboa, parecendo-me porém, que se lhe exagera um pouco a importancia. Não creio que os productos americanos perfiram a península aos portos da Europa central para a sua distribuição, não sendo aliás consideravel a differença do frete marítimo.

Sem exageros, pois, de apreciação trabalhemos methodicamente em reparar erros e desleixos passados e em tirar partido dos nossos recursos, serenamente, sem provocar represalias.

O trecho seguinte de um artigo publicado pelo *Diário de Noticias* resume claramente o que ha que fazer; seja-me pois licito fazer minhas essas conclusões.

Nas diligencias que se fizerem para assegurar ao porto de Lisboa a função que naturalmente lhe pertence no movimento internacional, pôde prestar a Companhia Real excellentes serviços ao paiz, como é do seu proprio interesse, aproveitando as facilidades que derivam das suas relações com as companhias estrangeiras e especialmente com a dos Wagons-lits. A sua cooperação deve pois, ser sollicitada como indispensavel para o exito das diligencias que se fizerem em prol do porto de Lisboa.

O que importa é: desmentir as falsidades propaladas no intuito de deprimir o porto de Lisboa; organizar larga e insistente propaganda a seu favor, tanto na Europa como na America, aproveitando para isso a imprensa e as agencias de viagens; acabar de pronto e de vez com todos os vexames, incommodos, impertinencias e explorações dos passageiros que em Lisboa embarcam ou desembarcam, tanto para o caso da atracação dos vapores, como para os que fundeiam longe dos caes; facilitar de accordo com a Companhia Real a baldeação de bagagens e de mercadorias em

transito; levando-as ou indo-as buscar directamente aos caes; acelerar quanto possivel a marcha do «Sud-Express» e preparar, se for necessario e conveniente, comboios postaes extraordinarios em correspondencia com as carreiras de vapores.

Urge, ainda que telegraphicamente, seja restabelecida a verdade dos factos desfigurados na imprensa argentina e que se procure exercer sobre a opinião publica d'aquelle paiz, influencia e propaganda no local e no momento em que é opportuna e póde ser efficaz.

Entretanto, a Alfandega, serviço sanitario, capitania do porto, empresa do porto de Lisboa, Companhia Real, Associação Commercial, finalmente o governo, devem cooperar para a pronta e racional melhoria dos serviços do porto, de modo que em relação a tão importante assunto, se não possa dizer que somos incapazes quer de prevêr quer de remediar, e que administrar é cousa que não sabemos fazer.

J. Fernando de Souza.

EM AUTOMOVEL

Notas d'uma excursão

II

Quantas bellas cousas ha ignoradas, neste nosso paiz da oliveira, do pinheiro e do carvalho, em que a palmeira esbelta ergue o espique como em Africa, e a laranjeira floresce, salpicando de perfumes brancos e petalas de cera o verde pallido das folhas em goteira!

Quantos caprichosos meandros nos nossos rios, correndo celeres entre fragosas encostas, como a cavar doce e persistentemente, com as suas velludas linguas de prata liquida mas fria, o granito e o schisto negro para melhor se insinuarem nos montes alcantilados, aos saltos alegres e sonoros de penedia em penedia!

Quantos horisontes vastos, quadros originaes e imprevisitos, com grupos de arvores em colloquios da ramaria marulhosa, de troncos torcidos, antropomorfos, em tapetes do verde matizado de gramineas e juncos!

E o bom ar oxigenado, leve, impolluto, que filtra na folhagem esguia e acicular dos pinheiros, ou sob a cópa embaciada e triste da oliveira agreste!

E a limpida agua, fresca e fina, que brota das feridas subteis da rocha viva e uberrima, ornamentada de musgos, manchada de lichens de um amarello esbranquiçado ou fulvo!

E as delicadas ermidas e capellas, a coroar os montes mais elevados e esbeltos, com os seus muros brancos de cal, recortando no azul do ceu o perfil singelo, em que se desenha nitidamente o pequeno arco de circulo do campanario!

E as pittorescas casitas penduradas nas ladeiras, com craveiros na janella, fumo na chaminé, umas aboboras amarellas a corar ao sol sobre o telhado, onde um gallo toca o clarim inflammado da victoria!

Decerto ha lá fóra, na decantada Suissa, nas margens do poetico Rheno, nos flords da Suecia, nos lagos da Finlândia, muita paisagem a deleitar os olhos, muito panorama grandioso, muitos quadros risenhos; mas no nosso Portugal, tão desdenhado, ha tambem terras, rios, montes, campinas, chãs, florestas, aspectos desolados de convulsões geologicas grandiosas, jardins deleitosos engastados em penedias, retalhos de vegetação opulenta, mosaicos em que a natureza se compraz em contrapor ao bello do horrivel, o bello da suavidade e doçura.

E se duvidam, empreendam como nós uma excursão e venham tambem de Coimbra a Pedrogão; d'aquí a Figueiró, Ancião e Pombal; ou corram, Tejo acima, de Abrantes a Villa Velha; ou desçam o Mondego; ou subam a serra da Estrella.

Venham connosco de Pedrogão ao rio Zezere, que lhe passa tão perto, e desçam á ponte do Cabril, angustiada entre encostas a pique, em que a agua tem o tom verde escuro que lhe emprestam as margens no verão, mas que no inverno ameaça encher tumida o largo arco simicircular, no impeto da corrente embravecida, tumultuando revolta nas penedias, a querer galgar socalcos e outeiros.

Venham examinar os lacetes ou zig-zags do caminho

em que penosamente passam os carros de bois e admirar em cada volta a riqueza da vegetação, que não deixou uma fissa da rocha sem uma planta, uma pequena cova sem uma arvore, uma pedra sem um musgo.

Venham contemplar a foz do Pêra, que entra arrepiadamente, como uma cunha, no Zezere, em angulo agudo contra a corrente; venham meditar no cenobio dos frades, que aqui vinham orar, penitenciar-se, convalescer, montar javalis e pescar trutas.

Venham sentar-se no penedo do Granado, onde Fr. Luis de Granada escreveu a *Miscellanea*. Subam á ermida da margem direita e alarguem os olhos pelo horisonte. Subam á ermida da margem esquerda, restaurada recentemente pelo nosso amigo Conceição e Silva.

Próvem da agua da fonte do Cabril em que parece beber-se saude.

Subam a ladeira e desçam do outro lado para as margens da ribeira de Pêra, que lá vem da serra da Louzã em torcidos e repelidos meandros, cortada de açudes.

Sigam a estrada nova que vae a Figueiró. Vejam os taboleiros com o verde glauco dos milheirões, guardados por batalhões de pinheiros. Venham depois repousar na Devesa de Pedrogão á sombra das bellas arvores d'ali e digam-nos se tem ou não formosas cousas este nosso paiz, ao qual só falta bom senso governativo.

Bem fazem as familias que já para ali vão veranejar e ali constroem optimas vivendas.

E' longe? o automovel vence as distancias rapidamente.

O nosso, conduzido pelo seu excellente proprietario, levou-nos em poucos minutos a Figueiró, onde nos aguardavam amigos em captivante recepção com um almoço mais proprio para quem livesse viajado na nau Cathrineta, de esfaimada memoria, do que para quem tinha acceitado a bizarra hospitalidade de Julio Farinha, em Pedrogão.

Deixemos as trulas e as eiroses do Alge, dignamente representadas na mesa do dr. Manoel de Vasconcellos. Vamos agora em perigrinação artistica á egreja, á casa de Malhoa, á Mattinha e visitar a alegre villa e alguns dos seus edificios.

Na matriz, sobre o portal de pura renascença, uma escultura de auctor consagrado, S. João Baptista. Ao entrar fica-se logo inclinado pelo retabulo, pintado por Malhoa, que poz na figura de Christo e na sua roupagem diaphana toda a poesia mistica d'um monge e toda a arte d'um pincel largo e seguro.

Lancemo os olhos para algumas telas mais dignas de apreço, para a talha do altar-mór e sigamos ao ninho de Malhoa, deliciosa gaiola alegre e pequena, perdida na fresca verdura de jardins floridos, á sombra de altas arvores que rumorejam.

Ha ali quadros, esbocetos, estudos, telas meio feitas, na clara officina d'arte, feita por um verdadeiro artista.

Alguns collegas mandaram-lhe, como bilhetes de visita, alguns medalhões, que dão uma nota alegre com o seu claro colorido no tom escuro da nogueira do tecto da casa de jantar.

Ha um perfume d'arte em tudo: nos potes com flores do jardiminho, nas trepadeiras que vestem e escondem os muros, no local, nas janellas que abrem para a bacia do Pêra.

A Mattinha é um retiro, um cantinho do Bussaco com frondosas arvores viridentes, aguas frescas, e ensombradas solidões. O tempo corre aqui depressa. Mas é necessario partir.

O automovel vibra já na preparação para a marcha e no palpitante do accendedor. Ronca a trompa.

Vamos descer para o Alge nosso conhecido já. Passa-se a sua ponte deixando-se a fontesita, onde canta a mesma canção cristalina e melancolica a mesma agua fresca.

Subimos pela margem direita e vamos em direitura a Ancião, depois de cumprimentar amigos da povoação de Cabaços no cruzamento da estrada. Estes não vieram de automovel mas de carruagem tirada por dois formosos cavallos.

Estamos no bello valle que lembra o do Penedo da Saudade em Coimbra, mas mais largo.

Desenrolam-se em tapetes milhares de oliveiras com

um tom prateado fosco sobre o verde escuro das folhas. Fica ali Chão do Couce, que não podemos visitar agora.

Entramos na serra, mas uma serra mansa, com carvalheiras e matto espesso, sem a desolação escavada dos montes do Algarve.

Ameniza-se depois a paisagem.

Diviza-se a villa de Ancião numa larga lista perpendicular á estrada, subindo em facil ladeira, com o seu ar risonho.

Vamos vêr se ainda podemos fazer as honras ao opiparo jantar do dr. Feio de Carvalho, em excellente companhia amiga.

Conversámos de mais. E' noite fechada. Accendem-se os farões do auto,

Para a frente!

Os espelhos concavos e as lentes das lanternas projectam vivamente para deante potentes feixes de luz.

O acetilene allumia bem a estrada, dando apparencias phantasticas e tremulas ás arvores, aos postes, ás casas do caminho.

Desce-se a serra. Trepas penosamente, ao passo de cançadas mulas, a deligencia de Pombal, sacudindo guizos.

A trompa toca mais insistentemente.

São mais frequentes as casas.

Approximamo-nos da villa.

Chegámos. Agora é tomar o comboio e regressar a Lisboa, isto é ao trabalho.

O. S.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto com data de 3 do corrente do 2.º lanco da 2.ª secção do caminho de ferro da Regoa a Chaves, compreendido entre o Ribeiro de Vargem e as Pedras Salgadas, elaborado pela direcção do Minho e Douro: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 31 de agosto findo, approvar o respectivo projecto e respectivo organamento na importancia de réis 254:826\$000, e bem assim determinar que se proceda á sua construção, tendo-se em vista as indicações constantes do citado parecer.

Paço, em 13 de setembro de 1905. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

NOTAS DE VIAGEM

Na America, 2.ª parte

I

De Nova York a Nova Orleans — Grandes combinações — Bilhetes de metro e meio — Expedição de bagagens — O odio ao preto — A cidade — Cosinha detestavel.

A incontestavel superioridade que os caminhos de ferro americanos teem sobre os europeos é sobretudo, e especialmente no leste, a velocidade e a organização de comboios directos, sem trasbordos, entre muitas differentes linhas.

Exemplo que vem já a proposito: a viagem de Nova York a Nova Orleans, que congloba sete linhas de seis differentes companhias; constituindo um só serviço sob o titulo *Short Line* (linha curta) e por tal fôrma ligadas que o viajante nem se apercebe de que passa de linhas de uma administração ás de outra.

D'estas combinações resulta que todas essas companhias fazem propaganda do mesmo serviço, o que alarga enormemente essa publicidade. Para o passageiro, então, é da maior conveniencia não ter de trasbordar nem que tomar novo bilhete, embora o que toma tenha a extensão de metro e meio ou mais.

Porque, na America, não se usam os bilhetes combinados em fôrma de folheto, mas em pequenos *coupons* ligados ao alto uns aos outros.

Qualquer bilhete, do tamanho de um cartão de visita pequeno, tem na parte posterior uma banda gommada; para se estabelecer um bilhete combinado entre toda a America, se se quizer; não ha mais que reunir uns bilhetes aos outros, humecendo-lhes a banda gommada e sobrepondo a parte superior do segundo á inferior do primeiro, e assim successivamente formando uma tira enorme que corresponde á viagem em sentido inverso, sendo tirado em cada linha o ultimo *coupon* inferior.

Durante a noite, e para que o passageiro não seja incommodado, o conductor guarda os *coupons* correspondentes ao percurso e, nalgumas partes, dá em troca um recibo. Isto para os que vão dormindo no Pullman; aos que vão nas carruagens ordinarias é-lhes tirado o *coupon*, á proporção que vão percorrendo as varias linhas, e collocada no chapeo uma pequena tira de cartão de côr, ficando assim todos rotulados como volumes de mercadoria.

As bagagens tambem são expeditas directamente e pela fôrma mais simples, rapida e commoda que pôde imaginar-se.

Não ha limite de peso, salvo o caso do passageiro apresentar numerosos volumes de peso extraordinario. Uma, duas ou tres malas por passageiro são admittidas sem reparo.

Não se pesam. No volume é posto, por meio de uma correia enfiada na argola, uma chapa de metal amarello com um numero, e sobre ella um cartão com outro numero e o destino do volume, cartão do qual se corta a parte inferior que se entrega ao passageiro. Eis tudo.

A escripturação faz-se dando ao conductor o numero da chapa metallica e o do cartão, e o destino; o conductor, em transito, extrae uma nota das bagagens para cada destino que entrega na estação com os volumes.

Não se quer saber mais da estação d'origem, que só se saberia pelos numeros (dos cartões) em caso de falta, caso que é muito raro dar-se, muito mais raro do que na Europa onde se gasta enorme papelada e tempo para expedir uma mala.

Pela obrigação de se servir dos *transfers*, serviço que já descrevemos no artigo publicado em 1 de junho, o passageiro não tem, como na Europa, a liberdade de mandar as suas malas á estação á ultima hora, e por quem entende, ou levá-las consigo. Tem que chamar os *transfers* e como o escriptorio d'estes fecham á tarde, é mister ter as malas preparadas com muita antecedencia, o que por vezes é difficil, e sendo a partida ao domingo ou resolvida rapidamente á noute, chegamos a não saber como se resolve a difficuldade.

A esta obtempera a companhia da Pennsylvania, tendo, em Nova York, um excellentes serviço de carros que por um preço rasoavel levam passageiros e bagagens dos hotéis ás estações ou vice-versa.

E' esta evidentemente a companhia mais importante e de melhor bem organizados serviços de toda a America.

Entre ella e a Royal Blue Line se divide o serviço de Nova York a Washington, e quem já fez uma vez o percurso pela primeira, natural era que, á segunda vez, quizesse seguir a outra.

Esta é tambem composta de tres troços pertencentes a companhias differentes; parte-se de Nova York a Nova Jersey em vapor, e d'ahi em caminho de ferro pelas linhas da Companhia Central, passa-se ás da Companhia Philadelphia & Reading, e chega-se a Washington pelas da Baltimore & Ohio.

A companhia proprietaria da primeira d'estas linhas é uma das que mais activo serviço tem para os arredores da grande cidade, sendo de 330 o numero de comboios diários que sahem e chegam á sua estação terminal cada dia de semana.

Correndo a par das linhas da companhia Pennsylvania,

a Blue Line offerece os mesmos panoramas e interessantes vistas d'aquella.

Impressiona a passagem em Nova Jersey, em Baltimore e Philadelphia pela quantidade e imponencia dos grandes estabelecimentos industriaes que bordam a via, aos dois lados, e mais se multiplicam naquellas cidades.

Baltimore, a que podemos consagrar algumas horas, indo de Nova York no primeiro comboio da manhã, para tomar ali o que nos deve levar para o sul (Short Line) ás 11 horas da noute, é uma bella cidade com excellente parque, avenidas largas, bastantes edificios construidos com gosto artistico e alguns monumentos.

Para lá de Baltimore a linha segue sempre uma região pittoresca, subindo e descendo na falda dos montes Cumberlands e aproximando-se da Montanha Encarnada, assim chamada pela cor do seu terreno.

Nota-se a quantidade de gente de cor entre os habitantes de quasi todas as povoações, constituindo, por assim dizer, a população d'aquellas cidades.

No comboio ha um vagon com divisoria reservada para esta gente, para que não se misture com os brancos.

E' que nas povoações do sul ainda não se acceitou de boamente a humanitaria obra de Lincoln, libertando o preto da servidão.

Ha ainda excepções, e excepções odiosas, contra essa gente, a ponto de, apesar das leis geraes do paiz, subsistirem os castigos corporaes e até a lynchagem, para os crimes praticados por negros contra brancos.

No comboio em que vamos vae um preto rico, bem vestido, instruido, acompanhado de sua esposa, uma rapariga da mesma cor, ricamente ataviada embora bastante desmanhada, deselegante, apesar do seu tanto de bonita.

Querem jantar no vagon restaurante, pagando como os brancos. Pois o conductor só os deixa tomar logar na mesa depois de todos os brancos terem abandonado o carro; quer dizer que os pobres negros só conseguiram jantar depois das 9 horas da noute.

Nas proximidades do fim da viagem, ao romper da segunda manhã, passa-se a bahia de Pentchartrain, sobre uma ponte de madeira de 11 kilometros de extensão, e tão baixa sobre as aguas que parece mais que vamos em barco do que em caminho de ferro.

Depois entra-se em Nova Orleans, estação da *Queen & Crescent Route*, linha pela qual viemos desde Chattanooga, e que é uma das melhores construidas da America.

A cidade *Crescente*, assim chamada pela sua configuração em meia lua, sobre o Mississippi, é a mais importante praça commercial ao sul dos Estados Unidos.

Apenas percorrendo as ruas, o viajante apercebe-se da enorme faina commercial que preoccupa os habitantes. Por toda a parte escritorios, armazens, depositos, agencias, corretores, negociantes, bolsistas, commissionarios, grande bolsa do algodão; em todas estas casas se trabalha com ambição, com ancia por fazer negocio.

A par d'isto, a gente é muito mais alegre do que nas povoações do norte; mais faladora, mais expansiva. Vê-se que anda ali o sangue hespanhol dos antigos povoadores a refter d'envolta com o dos francezes, a que depois pertenceu a Luiziania.

A cidade, muito interessante sob todos os aspectos, divide-se em dois bairros: o americano, ou bairro do commercio e o francez. Este ultimo é, porém, pobre, sujo e infecto, sendo natural foco da febre amarella, que com frequencia — e agora com grande intensidade — faz ali estação demorada.

Bom serviço de carros electricos leva aos arredores, podendo-se dar agradaveis passeios, a Charles Belth, Canal Belth e Colyseum, passando-se pelos bairros da residencia de particulares ricos, e tambem pelos dos menos abastados, em ruas de pequenas casinhas que immensamente se parecem com as habitações japonezas.

Nas estradas, o centro é coberto de capim e é ali construida a linha electrica.

Cidade, onde, pelas suas proximidades e relações com Cuba, se fuma muito e mais barato, não se fuma, porém, nos carros electricos, nem sequer na plataforma.

E, mais outra manifestação de animosidade contra os pretos—ha nestes carros uma separação para os indivi-

duos de cor, os quaes só teem logar nas ultimas bancadas, não podendo tomá-lo a par dos brancos.

Pobres negros que não merecem essa guerra, sendo até, em geral, gente amavel e pronta para qualquer serviço.

E tão prestaveis são que a companhia Pullman só pretos ou mulatos emprega como porteiros e creados de todas as suas carruagens e vagon restaurants, com o que se tem dado bem.

E nós, os viajantes, tambem chegamos, no leste e sul da grande republica, a acostumar-nos por tal fórma a ser servidos por negros, que já extranhámos quando, nos grandes hotéis do oeste, vemos umas mãos brancas a pôr-nos sobre a mesa a ensossa comida, tão bem apreciada pelos americanos e tão difficil de ingerir por europeos!

Foi esta mesmo, a recordação da pessima cosinha americana, a unica impressão desagradavel que d'ali trouxe o autor d'estas notas.

O NOSSO DIRECTOR

De regresso da sua longa viagem por toda a America do Norte, o director d'este jornal considera como o primeiro dos seus deveres agradecer penhoradissimo as distincções e favores recebidos de tantas pessoas que ali o receberam; não podendo deixar de especializar a Associação dos Caminhos de ferro Americanos, na pessoa do seu digno e amabilissimo secretario, o sr. William Allen, seu irmão e filhos, e seu secretario, o sr. Hercules A. Wilhelmi, as direcções das companhias de caminhos de ferro Pennsylvania, Central Railroad of New Jersey, Philadelphia & Reading, Baltimore & Ohio, Southern, Norfolk & Western, Alabama Great Southern, Queen & Crescent Route, Morgan's Louisiana & Texas, Southern Pacific, International & Great Northern, Atchison Topeka & Santa Fé, Grand Canyon, Denver & Rio Grande, Chicago Burlington & Quincy, Northern Pacific, Great Northern, New York Central & Hudson River, New York & New Haven & Hartford—dos Estados Unidos; Canadian Pacific—do Canadá; Central Mexicano, Nacional Mexicano e Mexicano (Vera Cruz)—do Mexico e o Sr. Dr. Benjamin Barrios, que o recebeu e acompanhou na capital mexicana.

A todos que tão bem o acolheram, ou lhe tornaram agradavel a viagem naquelles paizes, os protestos da nossa gratidão.

Having just returned from a long journey through the whole of North America, the Director of this Gazette considers his first duty to express his most heartfelt gratefulness for the splendid welcome given to him by every one he had the happiness to be received by and for so many favours bestowed on him. Amongst so many friends, if he may be allowed to call them so he must give a prominent place to the Association of American Railroads as represented by their worthy and most amiable Secretary Mr. William Allen, his brother and sons, and their secretary Mr. Hercules A. Wilhelmi, and the Directions of the Railroad companies: Pennsylvania, Central Railroad of New Jersey, Philadelphia & Reading, Baltimore & Ohio, Southern, Norfolk & Western, Alabama Great Southern, Queen & Crescent Route, Morgan's Louisiana & Texas, Southern Pacific, International & Great Northern, Atchison Topeka & Santa Fé, Grand Canyon, Denver & Rio Grande, Chicago Burlington & Quincy, Northern Pacific, Great Northern, New York Central & Hudson River, New York New Haven & Hartford—of United States; Canadian Pacific—of Canada; Central Mexicano, Nacional Mexicano, and Mexicano (Vera Cruz)—of Mexico; and Mr. Benjamin Barrios.

To all those who were kind enough to welcome him in such a brilliant manner and rendered his stay in those countries so very delightful he begs to tender his most sincere and deepest thanks.

A "doença dos tunneis"

Se encarados sob o ponto de vista economico e social, os tunneis despertam a attenção dos politicos e dos sociologos, pois que facilitam as relações entre os povos, supprimindo as barreiras que a natureza levantou entre as nações, não menos interesse despertam tambem aos homens de sciencia e aos hygienistas.

O organismo humano não é apropriado para a vida subterranea. Ao homem é indispensavel o ar puro da atmosphera, por isso a permanencia nos tunneis é para elle sempre nociva e perigosa, porque a modificação do meio ambiente, tornando a atmosphera irrespiravel, rapidamente se manifesta pela sua acção deletéria, originando novas enfermidades e creando condições particulares que já começaram a chamar a attenção dos medicos.

Os accidentes morbidos produzidos pela permanencia nos tunneis são devidos ao calor e á viciação do ar.

Mosso, um phisiologista italiano, observou em uma determinada occasião que o ar de um tunnel continha apenas 4 por cento do seu oxygenio, isto é, perdera tres quartas partes do gaz respiravel.

Em compensação, o ar ganhára 3 por cento de oxido de carbone, cuja toxicidade é tamanha que na proporção de 0,05 por cento é já nocivo, quando respirado por algum tempo.

O calor aggrava os effeitos do oxido de carbone.

O machinista e o fogueiro d'um comboio que segue num tunnel vão envoltos em uma nuvem asfixiante; o guarda-freio, na sua guarita, embora com menos intensidade, soffre tambem as consequencias d'aquelle ambiente anormal. Os passageiros occupando a parte média do comboio são os que vão em melhores condições.

Um observador, descendo a um tunnel, constatou que depois da passagem d'um comboio, em certos pontos, ficava uma nuvem de fumo espesso e immovel, a tal ponto que não deixava ver as luzes collocadas a alguma distancia.

Tendo permanecido sete horas no tunnel, sentiu enfraquecer-se-lhe a memoria, perdeu o ouvido e o appetite, elevou-se-lhe a temperatura do corpo e experimentou uma sensação de fadiga desproporcionada com o esforço realizado.

Taes são os symptomas da «doença dos tunneis».

Depois de sair do tunnel começou a sentir violentas dores de cabeça, teve nauseas e vomitos. O mal estar e abatimento chegaram a um ponto extremo, conservando-se assim até o dia seguinte pela manhã.

Todos estes symptomas teem sido notados pelos empregados dos tunneis, quando respiram o ar viciado d'elles, depois da passagem de um comboio.

A esta ordem de phenomenos pertence tambem a vertigem, que é um dos symptomas mais frequentes e mais perigosos da «doença dos tunneis», e o que mais temem os machinistas, fogueiros e guarda-freios.

A extrema debilidade constitue um dos symptomas mais geraes, chegando a manifestar-se uma quasi impotencia dos membros inferiores, ao passo que os membros superiores continuam desempenhando perfeitamente as suas funcções.

Os phisiologos teem demonstrado experimentalmente que a «doença dos tunneis» é apenas um envenenamento pelo oxido de carbone, complicado com outros factores, entre elles, o calor.

Como medida prophylatica contra o mal, Mosso propoz o emprego de cilindros de ar comprimido ou de oxygenio, facilmente applicaveis nos comboios.

Recommenda este meio a modicidade do preço e a facilidade do transporte. Os tubos são de aço e contem cada um cinco kilos de gaz comprimido a cento e vinte atmosferas.

Dois cilindros são collocados na plataforma para serem utilizados pelo machinista e pelo fogueiro. Na cauda do comboio vae um outro cilindro á disposição do guarda-freio.

D'esta maneira é facil provocar uma corrente abundante d'ar, creando uma atmosphera fresca e respiravel

durante o tempo necessario para a passagem do tunnel. Repetidas experiencias teem demonstrado que por este meio pouco dispendioso se proporciona a passageiros e empregados a protecção desejada contra a nova doença, a «doença dos tunneis».

Os caminhos de ferro espanhols

A falta de estradas que pozessem as diferentes povoações em communicação, e a falta ainda maior de vias fluviaes navegaveis, sendo umas peias que manietavam o commercio interior e de exportação, na visinha Espanha, viu-se esta na imprescindivel necessidade de construir uma rede importante de linhas ferreas.

A guerra civil demorou por algum tempo a realização do projecto. Foi só em 1848 que a primeira linha espanhola começou a funcionar. A Barcelona, o centro industrial mais importante de toda a Espanha, coube a primeira linha, ligando-a com Mataro.

Quatro annos depois, ainda a Espanha contava apenas 102 kilometros de linhas ferreas. Decorridos sete annos, o numero de kilometros elevava-se a 1.153. D'então para cá tem ido alargando successivamente a sua rede de caminhos de ferro, e em 1903 contava já 13.311.

As principaes companhias de caminhos de ferro existentes em Espanha são: a Norte-Espanha, Madrid-Saragoça-Alicante, Andaluzes, Sul d'Espanha, Central Catalã, Oeste d'Espanha e Madrid-Caceres.

Somman os seus capitales em acções e obrigações 231.773.359 pesetas, e teem em exploração 9.998 kilometros de linhas ferreas.

Ainda assim a rede espanhola está ainda muito incompleta, resentindo-se a industria mineira da falta de ligação dos centros industriaes com os portos d'embarque.

A linha de Buenos-Aires ao Pacifico

A companhia de caminhos de ferro de Buenos Aires ao Pacifico, em maio do anno passado deu começo aos importantes trabalhos necessarios para que os seus comboios tivessem uma linha especial para entrar na grande capital Argentina.

Hoje os comboios d'esta empresa chegam ao Retiro pela linha do «Central Americano».

A obra que se está effectuando é um extenso viaducto com oito mil e duzentos metros de extensão, que parte de Palermo, em frente da rua Rivera, terminando no Retiro, onde em terrenos conquistados ao rio vae ser levantado um edificio monumental para servir de estação.

Na rua Santa Fé, vae ser construida uma estação de alto nivel que se elevará sobre arcos, sendo estes aproveitados para installações destinadas a depositos. As linhas ficarão seis metros acima do nivel da rua. A estação e depositos ficam com uma frontaria de cento e oitenta metros de extensão.

As linhas cruzam a rua de Santa Fé sobre uma ponte metallicas, seguindo-se-lhe um aterro de 6^m de altura, nivel que conserva até cruzar a linha de Buenos Aires e Rosario. Na Avenida Alvear termina o aterro, segue-se-lhe uma outra ponte metallica, e depois o grande viaducto, de tijolo e cimento, com arcos de treze metros de vão. O viaducto corre parallelamente, e a sul da linha de Buenos Aires e Rosario.

O material para os aterros é extraído d'um terreno que a Camara Municipal destina á formação d'um lago destinado a regatas e que terá dois metros de profundidade por oitocentos de comprimento.

Depois d'este viaducto ha mais dois aterros e um outro viaducto, seguindo-se então a obra mais difficil de todo este grandioso projecto, cuja execução dentro em breve vae começar.

Trata-se de conquistar terreno ao rio numa extensão de tres kilometros, e largura que vae augmentando progressivamente até chegar a 260 metros. Para este fim será construido um paredão até a rua Maipu.

E' neste terreno que se levantará a estação monumental.

As obras devem ficar terminadas dentro de tres annos e estão orçamentadas em quinhentos milhões de pesos.

Actualmente trabalham novecentos operarios, dirigidos por tres engenheiros, e nove empregados superiores, todos sob a direcção immediata d'um engenheiro chefe.



A influencia dos caminhos de ferro

E' crença geral, diz o *Railway Engineering*, que a ignorancia e a superstição não podem resistir muito tempo ao contacto dos caminhos de ferro, telegraphos e outras manifestações da civilização moderna.

E no entanto ha raças que parecem resistir tenazmente á influencia de todas estas innovações civilisadoras.

Na India, por exemplo, o largo periodo decorrido desde que disfructa das vantagens do caminho de ferro não parece ter exercido a menor acção sobre o adeantamento mental da população.

Ao contrario da India, o Japão tem progredido de uma forma surpreendente.

Interessante assunto é o estudo da influencia que exercerá na China a força vivificante dos caminhos de ferro, que pouco a pouco vão estendendo os seus nervos de aço através do mais conservador de todos os paizes.

Emquanto os povos que deram ao mundo o prelo typographico, a machina de vapor, a electricidade, o magnetismo e outras descobertas valiosas, se mantinham no estado selvagem, vivendo vida pastoril, e debatendo-se em lucta permanente com as feras para a conservação da vida, já os chinezes disfructavam as vantagens de civilização adeantada.

Attingiram um certo grau de desenvolvimento e pararam. As suas concepções astronomicas de hoje são ainda anteriores á epoca de Copernico. Julgam ainda que o sol gira em torno da terra, cuja forma e situação no espaço é para elles motivo de ideias por de mais irregulares.

Estão ainda na phase da astrologia.



As segundas classes em Inglaterra

O *Board of Trade* deu já a publico o seu relatório annual acêrca dos caminhos de ferro na Grã Bretanha.

Conclue-se da sua leitura que tende a augmentar o numero de passageiros nas linhas inglezas, mas devendo notar-se que esse augmento se dá na terceira classe, diminuindo na primeira e muito mais sensivelmente na segunda.

Esta classe, esmagada pelo exclusivismo aristocratico da primeira e a promiscuidade economica da terceira, accusa de anno para anno uma muito sensível diminuição que se accentua progressivamente.

Em 1903 venderam-se nas linhas inglesas menos dois milhões e quinhentos mil bilhetes de segunda classe do que no anno precedente.

Em compensação, a terceira classe teve um augmento de venda bastante grande, mas ainda assim não tão grande como era de esperar, em vista da diminuição que teve a venda de bilhetes de segunda.

Parece que este facto deve attribuir-se á concorrência que os tremvias fazem aos caminhos de ferro.

Os tremvias, d'antes, eram apenas uns omnibus que circulavam sobre carris. Hoje são carros electricos que percorrem rapidamente grandes distancias, fazendo não só o serviço para os arrabaldes da capital, mas também entre diferentes cidades e villas.

Deve também levar-se em linha de conta a concorrência que os automoveis fazem aos caminhos de ferro, pois que este genero de locomoção tem tomado um grande desenvolvimento em Inglaterra nestes ultimos annos.

O metropolitano de Tokio

O Japão, ao passo que causa espanto ao mundo pelos seus triumphos militares, não descursa as conquistas em campos mais pacificos.

A' semelhança de Londres, Paris e Berlim, Tokio ufa-na-se do seu caminho de ferro metropolitano, o qual embora não tenha o desenvolvimento dos d'aquellas capitales, é no entanto admiravelmente conhecido.

O Japão possui um bom serviço de caminhos de ferro, e a capital está ligada ás provincias meridionaes por meio de uma rede do Estado, e ás septentrionaes por uma rede que é propriedade de uma companhia.

Até agora, as duas estações situadas respectivamente nas extremidades norte e sul da cidade não se communicam senão por meio de um tremvia movido a sangue, e gastava-se no percurso o melhor de quarenta minutos.

Obviando a este inconveniente foi decidida a construção do metropolitano.

Este é feito em forma de viaducto; as linhas ficam geralmente uns cinco metros acima do pavimento das ruas. Tem poucas rampas e essas mesmas de pequena extensão.

Os arcos do viaducto são de tijolo, excepto nas emboaduras das ruas, onde são metallicos.

Por causa da má qualidade do sub-solo e da frequência dos abalos de terra, a construção é o mais ligeira possivel, e assenta sobre estacaria.

Sobre o viaducto assentam quatro vias; duas destinadas á ligação das grandes linhas do norte e do sul; as outras são destinadas exclusivamente ao serviço urbano.



O canal de Suez em 1904

Reuniu em junho ultimo a assembléa geral dos accionistas da Companhia do Suez, tendo-lhe sido apresentadas as contas do anno anterior.

Devido á excepcional exportação dos trigos da India e ao transporte desusado de carvão motivado pela guerra russo-japoneza os lucros de 1904 excederam as previsões mais lisongeiras.

O augmento de rendimento foi superior a 12.300.000 francos. A receita total foi de 120.000.000 e o lucro liquido montou a 78.137.928 francos.

Das estatisticas apresentadas pelo conselho de administração vê-se que em 1904 transitaram pelo canal 4.237 navios, representando a totalidade de 13.401.835 toneladas. Houve um augmento sobre o anno de 1903 de 476 navios, e 1.494.547 toneladas.



As novas cauagens da "Compagnie du Midi"

A «Compagnie du Midi» adquiriu agora para o serviço de passageiros de terceira classe umas esplendidas carruagens, providas dos mais modernos aperfeiçoamentos, offerecendo por isso todo o conforto possivel.

Medem quinze metros de comprimento e são divididas em oito compartimentos, accomodando sessenta passageiros.

Ao centro da carruagem ha um water-closed com accesso por um corredor.

São illuminadas com luz de incandescencia por meio de gaz comprimido, e aquecidas pelo vapor.

Dezesseis portinholas dão accesso á carruagem, permitindo um rapido serviço, indispensavel nas estações de grande movimento.

Os assentos são estofados e forrados de moleskina.

Dezoito carruagens d'este typo estão já em serviço e dentro de dois mezes este numero será elevado a cincoenta.

A linha ferrea Suakin-Atbara

Esta linha, cuja construcção havia já annos era sonhada pela Inglaterra, obedecendo a fins estratergicos, vae finalmente ser uma realidade, mas com fins mais humanos, pois são meramente commerciaes.

Espera-se que em março do anno proximo os trabalhos estejam terminados e a linha seja aberta á circulaçào.

O novo caminho de ferro permittirá fazer em vinte e quatro horas o transporte de mercadorias entre Khartum e os portos egypcios, transporte que hoje demanda oito dias e é carissimo, porque é preciso percorrer mil e quinhentas milhas, umas vezes por via ferrea, outras por via fluvial, o que obriga, pelo menos, a tres trasbords.

Como consequencia da abertura da nova linha, espera-se que a vida barateie muitissimo em Khartum, e que os cereaes e algodões do Sudão, podendo ser expedidos para os mercados internacionaes, obtenham mais altas cotações, recompensando assim melhor o trabalho dos agricultores.

Na previsão d'este novo estado de cousas, pensa-se já em fazer grandes plantações de cereaes e algodão nas regiões arenosas e desertas do Sudão.

A linha Tachkent-Orenburg

Está já funcionando o caminho de ferro de Tachkent a Orenburg, na Asia Central russa.

Desde 14 de janeiro ultimo que a companhia inaugurou o serviço para viajantes e mercadorias, mas o serviço do correio só em janeiro proximo começará a ser feito regularmente.

A falta de agua em toda a região que a linha atravessa tem causado enormes difficuldades technicas. Encontra-se em varios pontos, mas como é salgada, não pôde utilizar-se para alimentação das machinas, tendo sido preciso canalizá-la do lago Makpatra.

Ao sul succede exactamente o contrario. A linha corre ao longo do rio Amu-Daria, e como na primavera ha sempre cheias que alastram pela região até a distancia de dez verstas para além da margem, foi necessario construir diques, pontes, canaes e varias outras obras mais ou menos dispendiosas.

A parte sul da linha será aberta ao movimento de mercadorias a 13 de novembro proximo.

A extensão total da linha é de 1.734 verstas.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Sorteio de obrigações

Nos termos do artigo 13.º dos estatutos, se faz publico que no sorteio das obrigações da série «Mirandella-Vizeu», a que se procedeu hoje, saíram sorteadas as de numeros 11.471 a 11.475, 12.921 a 12.925, 13.296 a 13.300, 17.926 a 17.930 e 25.896 a 25.900.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série relativo ao 1.º semestre de 1905, começará no dia 2 de outubro proximo futuro, em Lisboa na sede da Companhia, rua de S. Nicolau n.º 80, 1.º andar, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, e continuará em todos os dias uteis até 14 do referido mez, e depois ás sextas-feiras, para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realiza no Porto na casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Alliança.

Lisboa, 18 de setembro de 1905. — O Director de serviço, Manoel Maria d'Oliveira Bello.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de setembro de 1905.

Principia na proxima segunda feira, no Banco de Portugal e nas suas agencias districtaes, o pagamento dos premios e das obrigações do emprestimo de 3 % de 1905 (caminho de ferro da Swazilandia) saidas no 1.º sorteio, effectuado em abril na Junta do Credito Publico.

Sob a denominação de *Sociedad Franco-Espanola de Grandes Hoteles y Viajes por España y Portugal*, constituiu-se em Madrid uma sociedade com o fim de procurar desenvolver as viagens na peninsula, construindo hoteis, balnearios, casinos, etc. A nova sociedade conta com o concurso da *Société Française d'Entreprise*, que elevou a 2 milhões de francos o seu primitivo capital de 400.000.

Termina a 17 do mez proximo o sorteio das relações para pagamento de juro da divida interna consolidada de 3 %, relativas ao 2.º semestre do corrente anno. O sorteio effectuar-se-ha na Junta do Credito Publico, em todos os dias não santificados ou feriados, das 10 horas e meia da manhã ás 2 e meia da tarde.

As relações cuja importancia de juro, liquidado o imposto de rendimento, não fôr superior a 10\$500 réis, não carecem de sorteio e serão pagas em todos os dias designados para esse fim. Não são admittidas nem ao sorteio nem ao pagamento as relações que não se apresentem devidamente processadas, bem como aquellas cuja ordem de pagamento se não apresentar preenchida em todos ou alguns dos seus dizeres.

Tendo a camara municipal do Porto pedido para que sejam reconhecidas como negociaveis para serem oficialmente cotadas nas Bolsas as obrigações do emprestimo autorizado por decreto de 2 de novembro de 1901, applicavel ás obras do saneamento d'aquella cidade, e que constam de 22.240 titulos do valor nominal de réis 90\$000 cada um, ao juro de 4 1/2 por cento, publicou a folha official uma portaria, assignada pelo sr. ministro das obras publicas, pela qual se reconhece como negociaveis essas obrigações, para os effectos do art. 25.º do regulamento do serviço de operações das Bolsas de fundos publicos e particulares de 10 de outubro de 1901.

A segunda quinzena de setembro correu em negocios de bolsas com alguma animação: assim as inscrições de coupon e de assentamento, firmaram-se de 41,75 a 42,20 as primeiras e de 42,10 a 42,50 as segundas.

Accções do Banco de Portugal mantiveram o seu preço de réis 177\$500.

Accções do Banco Nacional Ultramarino com tendencia de alta, ficaram compradores a 100\$600 e vendedores a 102\$000 réis.

Accções das Companhias Reunidas de Gaz e Electricidade firmaram-se no principio da quinzena de 74\$000 a 77\$500, tendo-se effectuado hoje a 75\$800 réis.

Accções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes bem como as obrigações do 2.º grau mostram-se bastante firmes, tendo sido as primeiras cotadas hoje a 71\$000, e as segundas a 55\$750 réis.

Accções da Companhia dos Tabacos menos firmes que qualquer outro papel, tendo baixado de preço de 114\$000 a 110\$500 réis.

Accções da Companhia Portuguesa dos Fosforos tiveram um movimento de alta de 66\$200 a 66\$800, tendo no emtanto ficado hoje a sua cotação a 65\$700 e 65\$800 réis.

Continua a haver bastante movimento nas accções da Companhia do Assucar de Moçambique, tendo ficado o seu preço em 59\$000 réis com tendencia de alta.

Outros valores como obrigações Prediaes, Municipaes ou Districtaes, etc., etc., com pouco movimento.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	51 3/8	51 1/2	Desconto no Banco de Portugal...	3 1/2 %
» cheque...	51 1/8	51	No mercado...	5 %
Paris 90 d/v.....	555	556	Cambio do Brazil.	17 7/16
» cheque.....	559	561	Premio da libra...	\$190
Berlim 90 d/v....	225	226		e
» cheque....	229	230		\$200
Francfort 90 d/v.	225 1/2	226 1/2		
» cheque...	229 1/2	230 1/2		
Madrid cheque....	710	715		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

		SETEMBRO													
BOLSAS		16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	—
Lisboa : Inscriptões de assent.		42,15	42,25	42,40	42,45	42,50	42,60	42,50	42,35	42,35	42,40	42,45	42,50	42,50	—
" coupon ..		41,79	42,85	—	42	—	42,25	42,10	42,05	42,10	42,20	42,20	42,20	—	—
Obrig. 4 0/0 1888.....		—	—	20.400	—	20.550	20.550	20.550	—	20.600	20.600	—	—	—	—
" 4 0/0 1890 assent....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 0/0 1890 coupon...		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 0/0 assent.....		—	—	—	—	—	62.000	—	—	—	—	—	62.000	—	—
" 4 1/2 0/0 coupon int..		61.800	—	—	—	—	61.50	—	—	61.600	—	61.800	—	62.000	—
" externo 1.ª série.....		65.800	65.900	66.200	66.200	66.200	66.25	—	—	66.300	66.300	66.200	66.100	66.200	—
" 3 0/0 1905.....		9.400	—	—	9.550	9.500	9.500	9.500	9.500	9.500	9.500	9.500	9.500	9.500	—
" Tabacos coupon.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções B. de Portugal.....		—	—	177.500	—	—	—	—	177.500	177.500	—	—	—	177.500	—
" " Commercial.....		—	—	—	133.000	—	—	—	—	—	—	133.000	—	—	—
" " Nac. Ultramarino.....		—	100.000	—	—	—	100.000	100.000	100.000	—	—	—	—	—	—
" " Lisboa & Açores.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	119.500	—	—
" Tabacos coupon.....		—	114.000	114.000	—	113.400	113.500	113.600	113.500	—	113.600	113.000	111.500	111.000	—
" Comp. Phosphoros..		66.200	66.900	66.600	65.900	65.600	66.000	65.900	65.700	65.800	65.900	66.000	—	65.800	—
" " Real.....		70.000	70.400	71.100	—	70.600	—	—	—	70.800	71.400	—	71.000	71.000	—
" " Nacional.....		—	—	—	11.100	11.100	11.100	—	—	—	—	12.000	—	12.000	—
Obrig. prediaes 6 0/0.....		—	—	—	—	—	—	—	—	93.500	—	94.000	—	94.000	—
" " 5 0/0.....		88.000	88.000	88.000	88.000	—	—	88.150	—	88.000	88.150	88.000	88.000	88.000	—
" C.ª Beira Alta.....		—	—	—	—	—	—	—	—	36.100	—	—	35.800	35.750	—
" " Real 3 0/0 1.º grau		72.000	—	—	—	71.500	71.300	—	71.300	—	—	—	—	—	—
" " " 3 0/0 2.º " "		54.200	—	—	55.200	55.400	55.400	—	55.600	55.800	55.900	55.750	55.800	55.550	—
" " Nacional 1.ª série.		—	72.400	—	72.400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " Atravez d'Africa..		87.700	87.700	88.000	—	—	88.000	—	87.800	—	—	87.900	88.200	—	—
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série		70,60	70,60	70,65	70,75	70,75	70,75	70,65	—	—	70,65	—	—	—	—
Accções Comp. Real.....		—	—	—	—	—	—	377	—	—	—	—	380	—	—
" Madrid-Caceres.....		—	—	39	—	—	—	38	—	37	—	38	—	—	—
" Madrid-Zaragoza.....		305	305	304	304,50	302	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes.....		181,50	—	181	184	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau		—	—	388	387	386	—	—	—	387	386	—	385	—	—
" " " 2.º " "		291	297	295	—	295,50	297	299	300	—	—	300	299	—	—
" " Beira Alta...		188	—	186	—	—	185,75	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres.....		134	—	—	132,50	128	127	129	127	127,50	126,50	125,50	126	—	—
Londres : 3 0/0 portuguez.....		70,12	70,18	70,25	70,37	70,37	70,37	70,37	70,37	70,37	70,37	70,37	70,37	—	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa		92,57	92,62	92,56	92,87	92,87	—	92,93	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1905			1904			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1905	1904	1905	1904
COMPANHIA REAL	3 9 Set	693	119.131.000	172.627	693	118.381.127	170.824	3.239.126.000	3.235.448.327	3.677.673	-
	10 16 "	"	119.649.000	173.653	"	118.381.127	170.824	3.358.775.000	3.333.829.454	4.945.546	-
	3 9 Set	380	17.152.000	45.136	380	17.581.873	46.268	455.229.000	459.296.673	-	4.067.673
	10 16 "	"	17.059.000	44.892	"	17.581.873	46.268	472.288.000	475.878.546	-	3.590.546
	3 9 Set	70	1.994.000	28.485	70	2.519.000	35.985	62.165.000	53.400.000	8.765.000	-
	10 16 "	"	2.243.000	32.042	"	2.519.000	35.985	64.408.000	55.919.000	8.489.000	-
	13 Jul	550	106.919.995	194.399	528	110.034.684	208.399	640.165.933	672.813.958	-	32.648.025
	21 31 Jul	343	46.619.584	135.917	343	41.995.058	122.434	801.981.700	745.498.262	56.483.438	-
	1 10 Ag	"	40.859.948	119.125	"	41.241.851	120.238	842.841.648	783.710.113	56.101.535	-
	20 26 "	253	9.605.849	37.967	253	9.517.352	37.617	258.891.885	260.979.174	-	2.087.289
	30 5 Ag	119	2.856.253	24.002	105	2.543.000	24.219	51.991.393	53.113.699	-	1.122.306
	6 12 "	"	2.123.336	17.901	"	2.535.229	24.145	54.114.729	55.648.928	-	1.534.199
13 19 "	"	2.706.973	22.747	"	2.837.147	27.020	56.821.702	58.486.075	-	1.664.373	
1 10 "	34	3.276.775	96.37	34	3.169.630	93.224	57.994.833	57.020.384	974.449	-	
11 20 "	"	4.293.700	126.285	"	4.015.685	118.108	62.288.533	61.036.069	1.252.464	-	
13 1 Jul	64	12.098.937	189.045	64	12.089.934	188.905	73.122.054	71.116.890	2.005.164	-	
19 25 Ag	3681 Ps.	2.504.376	658	3681 Ps.	2.238.631	608	67.252.679	69.497.560	-	2.244.881	
26 1 Set	"	2.535.846	645	"	2.358.655	688	69.611.334	71.856.215	-	2.244.881	
2 8 "	"	2.507.424	681	"	2.440.305	667	72.118.759	74.296.521	-	2.177.762	
3 9 "	3650	1.944.983	532	3650	1.949.658	534	68.120.761	69.135.860	-	1.015.099	
20 26 Ag	1067	422.607	396	1067	446.113	418	13.474.516	13.781.250	-	306.734	
27 2 Set	"	419.910	392	"	501.470	469	13.894.426	14.282.720	-	388.294	
3 9 "	"	454.839	426	"	515.664	483	14.349.466	14.798.385	-	448.919	
27 2 "	429	96.355	224	429	97.808	227	3.045.243	3.203.242	-	157.999	
3 9 "	"	95.761	223	"	97.650	227	3.141.005	3.300.893	-	159.888	
10 16 "	"	89.966	209	"	86.900	202	3.230.971	3.387.793	-	156.822	
3 9 "	180	50.111	278	180	40.880	227	1.748.068	1.460.621	-	287.447	
10 16 "	"	56.827	315	"	41.266	229	1.801.895	1.501.887	-	303.008	
17 23 "	"	59.866	332	"	44.899	249	1.864.782	1.546.787	-	317.995	

Publicações recebidas

Compania de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. — Recebemos o relatório d'esta companhia referente ao anno de 1904 e presente á Assembléa Geral.

A conta dos lucros apresenta a verba de 2.927.706,21 pesetas, inferior á de 1903, o que é devido ao cambio, e á diminuição de trafego de mercadorias provocada pela secca que envolveu esta ultima primavera o territorio hespanhol.

A extensão total das linhas exploradas, incluindo os ramaes de Linares e de Carmona é de 3.698 kilometros.

Compagnie du Chemin de fer du Midi. — Recebemos um elegante album com bilhetes postaes, reproduzindo os cartazes artisticos que esta companhia annualmente expõe pelas estações, representando os pontos mais pittorescos das regiões pyrenaicas atravessadas pela sua linha.

Fica nesta redacção, á disposição dos nossos assignantes que queiram admirá-lo.

— Da mesma companhia recebemos tambem quatro albums artisticos, com esplendidas phototypias e noticia historica dos monumentos e edificios existentes nas diferentes localidades dos Pyreneus.

A reproducção de lindísimos pontos de vista é incentivo bastante para provocar o desejo de ir observá-los directamente.

Agradecemos a gentileza da offerta.

Exposição internacional de artes feminis

Por occasião da abertura da Exposição Nacional e Colonial em Marselha, que deve ter logar em 1906, será tambem inaugurada na mesma cidade uma exposição internacional de artes feminis, patrocinada pelas mais elevadas personagens officiaes e da imprensa internacional.

Tudo quanto se referir a trabalhos feminis como bordados, tapeçarias, modas, rendas, vestidos, artes, lettras, etc., será acceite e dividido em classes.

Admittem-se tambem artigos d'estes generos enviados por commerciantes, industriaes e fabricantes.

As escolas profissionais de meninas, bem como os estabelecimentos de beneficencia de mulheres ou creanças do sexo feminino pôdem enviar os seus trabalhos que serão expostos gratuitamente.

Toda a correspondencia deve ser dirigida ao secretario geral da Exposição, Rua Noailles 16, Marselha.

O desastre do caminho de ferro aereo de Manhattan

Nesta linha neo-yorkense transitam annualmente cento e cincoenta a duzentos milhões de passageiros. O *Paris Manual* avalia o movimento do anno passado em duzentos e quinze milhões.

Construida com toda a segurança, durante vinte e sete annos não se tem dado naquella linha occorrença alguma desastrosa.

Os jornaes americanos noticiam parece ter-se dado no dia 11 de setembro ultimo, uma horrorosa catastrophe devida a um descarrilamento que custou a vida a doze pessoas.

A causa immediata do desastre foi a grande velocidade com que o comboio seguia ao descrever uma curva de raio muito pequeno.

Saindo dos carris as carruagens precipitaram-se sobre a rua, esmagando na queda doze passageiros, e ficando muitissimos feridos.

Os engenheiros da companhia estudam minuciosamente

o caso para apurar a quem compete a responsabilidade da catastrophe, se ao signaleiro que fizera um signal errado, se ao machinista que manteve o comboio com uma velocidade superior a nove milhas por hora que é o maximo admittido para curvas de raio inferior a 125 pés.

TRACÇÃO ELECTRICA

Espanha

Constituiu-se em Liñares uma Companhia para a construcção de um tremvia electrico, na extensão de 27 kilometros, ligando a estação de Baeza com a feracissima região da Loma.

Mexico

A capital mexicana está cruzada em todos os sentidos pelos tremvias electricos de maneira tal que offerece aos habitantes vantagens que nenhuma outra cidade offerece.

O tremvia é applicado para tudo. Serve para fazer mudanças. Basta telephonar á Companhia e minutos depois estaciona á porta uma zorra sobre a qual se accomodam os moveis.

Se alguém se lembra de fazer uma excursão com meia duzia de amigos, dirige-se á Companhia, e a troco de 225 francos tem uma carruagem á sua disposição desde ás oito horas da manhã até a meia noute.

Até os enterros se fazem em tremvia.

Para esse effeito ha umas carruagens especiaes em forma de coche funebre, com um motor, um logar para o guarda-freio, e atraz um logar para o caixão. Atraz d'esta carruagem seguem outras em que vão os amigos e familia do finado que o acompanha á sepultura.

LINHAS PORTUGUEZAS

Quelimane. — Dizem de Paris ter-se constituido naquella capital uma companhia que se propõe construir o caminho de ferro de Quelimane.

Iluminação com acetilene. — Foi mandada illuminar com acetilene, para experiencia a estação de Villa Viçosa.

Estação da Ponte na linha da Regoa a Chaves. — Foi indeterido o pedido dos povos que mais utilizarão essa estação, para que fosse construida noutra local, onde o perfil o não permittia, mandando-se porém estudar um ramal d'estrada para facilitar o accesso e estabelecer um apeadeiro entre as estações de Villa Real e Ponte junto da passagem de nivel da estrada real n.º 33.

Estudos de novas linhas. — Está-se procedendo ao estudo do lanço entre as Pedras Salgadas e o Vidago na linha da Regoa a Chaves, achando-se encarregado d'esse trabalho o engenheiro sr. Alfredo Ferreira que elaborou os projectos de dois dos lanços anteriores com muita proficiencia.

Está-se estudando igualmente com muita actividade o lanço da Regoa a Lamego na linha da Regoa a Villa Franca das Naves, estudo que offerece bastantes difficuldades pela saída da estação da Regoa, e por abranger pontes sobre o Douro e sobre o Varosa e ter de vér em curta extensão a consideravel differença de nivel entre o rio e Lamego. Além d'esta cidade a construcção não offerece difficuldades.

E' ocioso encarecer a importancia d'esta linha, não só pela região que atravessa como por ligar as da Beira Alta e Beira Baixa com a do Douro.

Está-se tambem estudando novo lanço da linha do Pocinho a Miranda.

No Sul vae-se proceder ás sondagens precisas para o projecto da ponte em Portimão, a fim de se ultimar o projecto do lanço de Portimão a Lagos, parecendo afi-

nal que a melhor solução é a construção de uma nova ponte privativa do caminho de ferro.

Effectuou-se um reconhecimento do troço inferior da linha do Sorraia compreendido entre Mora e Coruche, reconhecendo-se a impossibilidade de derivar a linha da estação de Coruche e a perferencia que merece para esse fim a da Quinta Grande.

Regoa a Villa Real.—Prosegue o assentamento de via nesta linha.

Nas officinas do Minho e Douro procede-se á montagem das primeiras duas machinas Mallet-Compound typo de que já demos noticia e que teem dois grupos de quatro rodas conjugadas cada uma, movidas as trazeiras pelos cylindros de alta pressão e as dianteiras sobre um truck pelos de baixa pressão. O peso adherente attinge 40 toneladas. As outras duas machinas foram já expeditas da fabrica constructora Henschel, de Cassel.

O material circulante é montado em Campanhã e segue sobre rodados de via larga até a Regoa.

Mossamedes.—Por noticias telegraphicas, sabemos que foi no dia 28 do mez passado inaugurado este caminho de ferro, do qual já estão assentes 10 kilometros de linha e outros trabalhos e estudos muito adeantados. Os estudos da ascensão ao planalto da Chella pela Leba, estão concluidos.

Pelo ministerio da marinha foi auctorizada a despesa de mais sessenta contos para as obras d'esta linha.

Villa Real—Continua o serviço de balastragem e collocação de travessas, estando já terminado até a ponte do Tanha.

Lobito—Nestes dois mezes ultimos os trabalhos teem progredido muito. Occupam-se nos diferentes serviços mil e oitenta trabalhadores, distribuidos por cinco lanços.

Teem sido construidas casas de tijolo, cobertas de zinco, para habitação do pessoal e installação dos escriptorios e machinas.

Mirandella—Está-se procedendo ao assentamento da linha entre Romeu e Macedo. Espera-se que no fim d'este mez seja aberta ao serviço publico aquelle troço.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Foi auctorizada a abertura ao serviço publico da linha de interesse local de Piss a Morestey, numa extensão de 6.700 metros.

*

Espera-se que a nova linha ferrea em construcção, ligando directamente Paris com Amsterdam, fique pronta e seja aberta ao serviço publico no proximo mez de junho.

Esta linha segue a via Tacernout-Leuven-Bruxellas, e encurta 22 kilometros do actual trajecto de Paris a Amsterdam.

ITALIA

Está fixado o dia 1 de maio proximo para a abertura official do tunnel do Simplão ao serviço publico.

ARGENTINA

A Empresa dos caminhos de ferro da provincia de Santa-Fé requereu ao Ministerio das Obras Publicas para que lhe seja permitido prolongar a sua linha desde La Sabana até Barranqueras, no rio Paraná.

*

Foi entregue ao Parlamento uma representação para a concessão de uma rede de tremvias ruraes economicos, a vapor, na provincia de Corrientes.

CHINA

Uma companhia franceza pretende obter uma concessão para construir e explorar uma linha no sul da China ligando com os caminhos de ferro de Tonkin.

Parece porém que o governo chinez oppõe difficuldades á concessão devido ao receio que tem de ver o seu territorio invadido pelo estrangeiro.

Notas varias

Os porteiros de Paris e os caminhos de ferro.

Fundamentando-se em que viajam pouco por falta de meios e que lhes é altamente efficaç sob o ponto de vista hygienico o poder fazê-lo pelo menos uma vez no anno attento a sua profissão sedentaria, os porteiros de Paris requereram para gosarem vantagens igual á que disfructam os militares pagando só a quarta parte do preço dos bilhetes nas diferentes linhas.

Foram modestos no pedido, pois que podiam pedir para serem equiparados aos deputados, que viajam gratuitamente.

Companhia de agua salgada.—Fundou-se uma companhia com o capital de cem mil libras para a condução de agua do mar, captada em Brighthore, até Londres.

A companhia recebeu mais de cinco mil requisições de proprietarios de Londres que desejam ter agua do mar em suas casas.

E' o mar aos domicilios.

Vassoura automovel.—Em Paris teem sido feitas experiencias d'uma vassoura automovel, com excellentes resultados. E' munida, na parte trazeira do leito, d'uma caixa rectangular que serve de reservatorio para 2.500 litros de agua.

Por baixo está a vassoura, accionada pelo machinismo que movimenta o vehiculo. Atraz e adeante tem tubos com grande quantidade de furos, pelos quaes repuxa a agua, para apagar a poeira resultante da varredura, e lavar por completo o pavimento das ruas.

O expresso de Baccho.—Foi inaugurado a 15 do mez ultimo na linha de Lancashire e Yorkshire um comboio especial reservado para os borrachões.

Este comboio, que o povo denominou já o «expresso de Baccho», só tem logar nos dias feriados e no que lhes segue.

Os stores são preventivamente descidos, e durante a noute apenas uma discreta luz illumina os compartimentos, de maneira que os viajantes não pódem reconhecer-se.

No dia da inauguração, cento e quarenta pessoas que não tinham sido admittidas nos outros comboios por causa do estado de embriaguez em que se encontravam poderam, graças ao expresso de Baccho, chegar aos seus destinos sem a menor arrelia.

A população da Alemanha.—Em 1895 os 540.742,6 kilometros quadrados do territorio do imperio allemão eram habitados por 52 milhões de almas. A população actual, fim de junho de 1905, é de 60,6 milhões, ou seja, em 10 annos, um augmento de 8 milhões. Se este crescimento proseguir nas mesmas proporções, em 1940 a Alemanha terá 100 milhões. Em 1895, 18 milhões de habitantes pertenciam á agricultura, 20 milhões $\frac{1}{4}$ á industria, 6 milhões ao commercio, 2 milhões ás carreiras militares, civis ou liberaes, 1 milhão ao serviço domestico e 3 milhões $\frac{1}{2}$ não tinham profissão. Estes algarismos devem ter-se modificado certamente, desde então, mas como o proximo recenseamento das profissões só se fará em 1907, não ha meio de precisar. E' comtudo mais que provavel que a quasi totalidade do augmento da população tenha aproveitado á industria e ao commercio. Já no primeiro de dezembro de 1900 a população das communas ruraes (inferiores a 2.000 almas) não era mais que 25 milhões $\frac{1}{4}$ e a das cidades era de 30 milhões $\frac{2}{3}$.

A emigração não tem sido excessiva: 28.000 em 1894 e 38.000 em 1895.

Em 1903 registaram-se, por mil habitantes, 7,9 casamentos, 34,9 nascimentos, 21,1 obitos, havendo, portanto, 13,9 de excedente dos nascimentos.

Contra o envenenamento pelo chumbo.—A «União Internacional do Trabalho», da Basilea, Suissa, offerece dois premios para as memorias que lhe sejam apresentadas acêrca dos meios para combater o envenenamento pelo chumbo.

As memorias pódem ser escritas em francez, inglez ou allemão.

Os premios são: 3.125 francos para a memoria que obtenha melhor classificação, e 1.750 para a que obtenha a classificação immediata.

A diabetis e os caminhos de ferro. — A Sociedade de Medicina de Lyon foi entregue uma comunicação com observações muito instructivas ácerca da frequencia com que são atacados pela diabetis os empregados de caminhos de ferro.

Acompanha a comunicação uma estatística accusando que por 1.000 diabeticos ha 12;65, que são machinistas e fogueiros de caminhos de ferro; 13,10, conductores e exercendo outros misteres nos comboios em transitio.

O auctor da comunicação attribue ás continuas trepidações a frequencia da doença. Mas ha outro especialista que diz dever ter-se em linha de conta, como uma das causas da doença nos empregados dos caminhos de ferro, não só as trepidações, mas tambem as commoções violentas que frequentemente soffrem os empregados nos serviços ambulantes.

Aos que viajam

Na redacção da *Gazeta* fornecem-se itinerarios aos viajantes que desejem visitar as principaes localidades de Portugal, Espanha, França e Suissa a preços economicos, encarregando-se da aquisição de bilhetes, facultando esclarecimentos ácerca de hoteis e seus preços, bem como de trens e theatros nas localidades que desejem visitar.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de massaroquinha

Pelo presente annuncio se faz publico, que no dia 12 de outubro, á uma hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 20.000 kilogrammas de massaroquinha.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção, o deposito provisorio de 60.000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado, sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio.

Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos e a amostra poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias da Direcção do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 27 de setembro de 1905.

Regoa a Chaves—Infrastructura, terraplenagens serventias e obras de arte correntes

Pelo presente se faz publico que no dia 6 de novembro de 1905, pelas duas horas da tarde, se ha-de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, ao concurso publico para a adjudicação de uma empreitada de construcção do referido caminho de ferro acima designada.

O deposito provisorio para ser admittido como licitante será de 2.530.000 réis, e poderá ser feito até as tres horas da tarde da vespera do concurso nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria onde o houver sido o primeiro, será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, podendo tambem os licitantes enviar a esta direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do documento exigido na alinea b) da 2.ª condição da arrematação, constante do respectivo programma, en-

tendendo-se por este facto, que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, no serviço de construcção d'esta direcção. Rua da Estação n.º 106, e em Lisboa na Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste.

Porto, 29 de setembro de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Leilão

Em 9 de outubro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 108.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 9 d'agosto de 1905, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação, e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 7 do referido mez d'outubro inclusivè, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 22 de setembro de 1905.

Remessa n.º 75.909, expedida de Ovar em 20-6-1905, com destino a Gaia, 1 c. garrafas vasias, peso 40 kilos, consignada a Gomes Menéres.

N.º 12.764, de Lisboa-P, em 29-5-1905, para Payalvo, 1 atado c. cravos de ferro, peso 19 k., para Henrique d'Oliveira.

N.º 24.559, de Gaia em 27-5-1905, para Estarreja, 1 c. licor, peso 33 k., para Custodio Ferreira Santos.

N.º 4.965, de B. d'Amieira em 22-5-1905, para Lisboa-P, 1 c. latas azeitonas, peso 47 k., para Antonio Pereira Eduardo.

N.º 91.222, de Payalvo em 30-5-1905, para Lisboa-P, 1 grade lata azeite, peso 22 k., para Francisco José de Deviz.

N.º 71.809, de Porto-Campanhã em 3-6-1905, para Lisboa-P, 11 vol. material de theatro, peso 853 k., para Commendador Brito.

N.º 18.479, de Caxarias em 26-5-1905, para Lisboa-mar, 50 rodas madeira, peso 420 k., para Joaquim Vicente.

N.º 44.995, de Elvas em 16-6-1905, para Brago de Prata, 1 c. bebidas, peso 37 k., para Almada & C.ª

N.º 16.795, de Lisboa-P em 9-6-1905, para Alcains, 4 saccos arroz, peso 449 k., para Antonio da Costa.

N.º 25.996, de Cintra em 11-6-1905, para Payalvo, 1 casco vasio, peso 180 k., para Antonio Gonçalves.

N.º 1.204, de Gouveia em 24-5-1905, para Porto-Campanhã, 1 c. liga de lã, peso 28 k., para José Ferreira.

N.º 15.752, de Lisboa-P em 27-6-1905, para Torres Vedras, 1 fardo tecidos, peso 43 k., para P. Botelho.

N.º 68.368, de Covilhã em 19-6-1905, para Lisboa-P, 1 pipo vinho, peso 68 k., Conselheiro Antonio José de Barros.

N.º 67.447, de Guimarães em 20-6-1905, para Lisboa-P, 1 c. tecidos, peso 60 k., para Teixeira d'Abreu.

N.º 74.044, de Porto-Campanhã em 28-6-1905, para Lisboa-P, 1 fardo fio d'algodão, peso 70 k., para O. Soares & C.ª

N.º 934, de Carregal do Sal em 6-7-1905, para Gaia, 9 vol. diferentes, peso 193 k., para Francisco Antonio da Silva.

N.º 940, de Carregal do Sal em 8-7-1905, para Gaia, 1 caixa, peso 45 k., para o destinatario anterior.

N.º 18.719, de Lisboa-P em 5-7-1905, para Fratel, 1 atado de sacos vasio, peso 66 k., para João Moreira.

N.º 42.283, de Ovar em 18-6-1905, para Esmoriz, 2 sacos cal, peso 120 k., para Mestre Paulo.

N.º 98.072, de Torres Novas em 26-6-1905, para Reguengo, 1 rolo arame, peso 20 k., para Manuel Abbadim.

Fornecimento de 320 toneladas de carvão de coque

No dia 23 de outubro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 320 toneladas de carvão de coque.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escritorios da companhia, 28, rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 21 de setembro de 1905.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Nova tarifa

Desde o dia 1 de outubro de 1905 será posta em vigor a tarifa especial P. n.º 9 de pequena velocidade, combinada com os caminhos de ferro do Sul e Sueste, para transporte de mercadorias diversas por expedições do peso mínimo de 500 kilogrammas ou pagando como tal,—reforma, com ampliação às novas estações do Sul e Sueste, da tarifa do mesmo numero e série, que vigora desde 15 de janeiro do corrente anno.

Para mais esclarecimentos podem os interessados consultar a tarifa ou obtê-la por compra nas estações d'esta Companhia.

Lisboa, 14 de setembro de 1905.

Annulação da tarifa especial M. L. n.º 2 de pequena velocidade para transporte de vinho em cascos ou barris.

Por accordo entre as linhas combinadas, fica annullada, desde 20 de outubro de 1905, a tarifa especial M. L. n.º 2 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de setembro de 1886, para transporte de vinho em cascos ou barris, das estações da linha de Madrid-Caceres-Portugal para a de Lisboa (Caes dos Soldados).

Lisboa, 15 de setembro de 1905.

Tarifa especial E. P. n.º 1 de grande velocidade

Transporte de peixe fresco, salpicado ou salgado, escabeches, ostras e outros mariscos

Fica annullado a partir de 1 de outubro de 1905 o § 2.º da tarifa especial E. P. n.º 1 de grande velocidade de 15 de fevereiro de 1900 applicavel às mercadorias acima designadas, procedentes de varias estações d'esta companhia com destino a differentes das da companhia de Madrid a Saragoça e Alicante.

A expedição de peixe fresco, salpicado ou salgado, escabeches, ostras e outros mariscos continuará, porém, a fazer-se directamente, por meio de ligação das tarifas internas das linhas interessadas, e por preços eguaes, na Companhia Real, aos resultantes da applicação do § annullado.

Para estes transportes são, pois, limitados ao maximo de 11\$160 réis por tonelada, para as procedencias das estações de Cascaes a Lisboa, Lisboa a Abrantes e a Vendas Novas (local ou transit), Aveiro a Porto-Campanhã (local ou transit) e Obidos a Figueira da Foz, os preços da tabella B da actual tarifa especial interna n.º 1 de g. v. da Companhia Real, considerando-se comprehendidos na base de 45 réis por tonelada e kilometro, os direitos de manutenção e transmissão.

O retorno das taras vazias continuará a ser feito gratuitamente no percurso portuguez por meio de vales de regresso, requisitados no acto da expedição e segundo o disposto na condição 2.ª e suas alíneas a), b) e c) da referida tarifa especial interna n.º 1 de g. v., de 12 de janeiro de 1903.

Lisboa, 20 de setembro de 1905.

Feira annual e touradas em Villa Franca de Xira nos dias 1 a 4 de outubro de 1905

Serviço especial a preços muito reduzidos. — Bilhetes de ida e volta (sello incluido):

Lisboa-Rocio, Campolide e Braço de Prata, 1.ª classe 800 réis, 2.ª classe 500 réis, 3.ª classe 300 réis; Olivaes e Sacavem, 700, 400, 250; Pova, 450, 300, 190; Alverca, 300, 190, 150; Alhandra, 180, 150, 100; Carregado, 220, 150, 100; Azambuja, 400, 300, 220; Reguengo e Setil, 600, 500, 400; Sant'Anna, 700, 550, 360; Valle de Santarem, 800, 600, 450; Santarem, 900, 700, 500.

Estes bilhetes são validos para os comboios ordinarios e para um comboio especial que nos 4 dias parte de Lisboa-Rocio á 1 hora e 28 m. da tarde, regressando de Villa Franca ás 6 horas e 50 m. da tarde, nos 3 primeiros dias; ás 11 horas e 30 m. da noite de 4. em que terá lugar uma corrida nocturna.

No dia 4 será prolongado até Santarem o comboio tramway n.º 1435 que parte de Lisboa-Rocio para Villa Franca ás 10 horas e 42 m. da noite, saindo d'esta ultima estação ás 12 horas e 25 m. da madrugada e chegando a Santarem á 1 hora e 41 minutos.

Para mais esclarecimentos vêr os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 26 de setembro de 1905.

Regata em Cascaes

No dia 1 d'outubro p. f., as estações do ramal de Cascaes venderão bilhetes de ida e volta para Cascaes, com redução de 40 % sobre os preços ordinarios, validos para todos os comboios d'esse dia e para os comboios do dia 2 que partem de Cascaes ás 12,18 e 12,55 da madrugada.

Para demais esclarecimentos vêr os cartazes affixados nos logares do costume.—Lisboa, 28 de setembro de 1905.

MOTORES

da celebre fabrica
americana

Marinette Iron Works Manufacturing Co.

Para gaz de illuminação, gaz
pobre e gazolina, com
inflamação electrica garantida

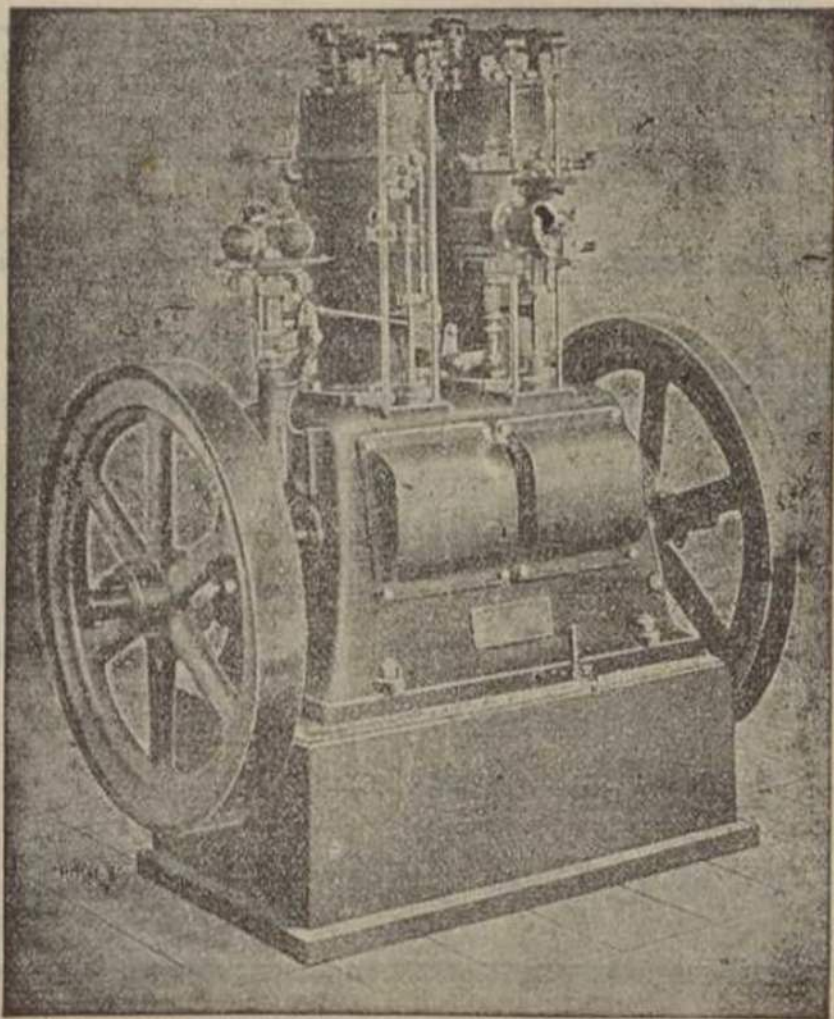
RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações, barracas, vagon. terraços, chalets e pavilhões ornamentados, para confecção de camaras frigorificas, tanques, piscinas e depositos de agua, para tornar as habitações confortaveis e abrigá-las contra a humidade e contra as grandes variações de temperatura.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10

LISBOA



AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICA casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

ALCOBAÇA Hotel Gallinha. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Boa Vista. — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

CASTELLO BRANCO Hotel Francisco. — Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceio e commodidade — Proprietario, successor da viuva de Francisco da Silva Gama.

CINTRA Hotel Nunes. — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

ESPINHU Hotel Particular. — Serviço de primeira ordem sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hotéis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas. — Propr., Serafim Pereira

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcusáveis commodidades e aceio tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

HAMBURGO Walter Muths & Sautier. — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

LEIRIA Antonio C. d'Azevedo Batalha. — Agente de transportes por caminho de ferro, comissões, etc.

LISBOA Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.^{er} ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

LISBOA Hotel Durand. — Rua das Flores, 71 — 1.st class. English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.^o

LISBOA Canha & Formigal. — Artigos de mercearia. — P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

MONT' ESTORIL Grand Hotel d'Italie. — De 1.^a ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

PARIS Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Scribe, 7.

PORTALEGRE Hotel Caraca. — O principal da cidade e um dos melhores da provincia. Serviço bom e aceiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraca.

PORTO Grande Hotel do Porto. — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone Boite aux lettres. — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhos.

PORTO João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

PORTO A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco da Bandeira, 39, 1.^o

PORTO Hotel Real. — Rua do Bomjardim, 21 — Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço razoavel — Propr., Serafim Pereira.

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas e transportes.

VIENNA Hotel Metropole — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — Grandehotel de 1.^a ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe Deposit-Caisse. L. Speiser, director.

Aos srs. subscriptores dos telephones

MEMOTELEFONIO

Elegante quadro para escriptorio, para rapidamente se saber os numeros das pessoas ou casas com as quaes se quer falar.

Especialidade d'esta redacção

PREÇO 1\$000 RS.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de Outubro de 1905

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	5-15 m.	5-30 m.
5-50 m.	6-5 m.	6-47 m.
6-35 m.	6-50 m.	7-32 m.
7-20 m.	7-35 m.	8-17 m.
8-50 m.	9-5 m.	9-47 m.
9-35 m.	9-50 m.	10-32 m.
10-20 m.	10-35 m.	11-17 m.
11-5 m.	11-20 m.	12-2 t.
11-50 m.	12-5 t.	12-47 t.
12-35 t.	12-50 t.	1-32 t.
1-20 t.	1-35 t.	2-17 t.
2-5 t.	2-20 t.	3-2 t.
2-50 t.	3-5 t.	3-47 t.
3-35 t.	3-50 t.	4-32 t.
4-20 t.	4-35 t.	5-17 t.
5-5 t.	5-20 t.	6-2 t.
6-35 t.	6-50 t.	7-32 t.
7-20 t.	7-35 t.	8-17 n.
8-5 n.	8-20 n.	9-2 n.
8-50 n.	9-5 n.	9-47 n.
9-35 n.	9-50 n.	10-32 n.

Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-25 m.	5-54 m.	6-6 m.
8-5 m.	8-34 m.	8-45 m.
11-25 m.	11-54 m.	12-6 t.
12-35 t.	1-24 t.	1-36 t.
2-25 t.	2-54 t.	3-6 t.
8-25 n.	8-54 n.	9-6 n.
9-35 n.	10-24 n.	11-36 n.
11-25 n.	11-54 n.	12-6 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
a 6-10 m.	6-47 m.	6-18 m.
a 6-15 m.	7-29 m.	a 6-55 m.
7-0 m.	7-54 m.	7-3 m.
7-40 m.	8-17 m.	7-16 m.
7-45 m.	8-50 m.	a 8-19 m.
8-30 m.	9-26 m.	a 8-51 m.
a 9-10 m.	9-47 m.	a 9-18 m.
a 9-15 m.	10-20 m.	a 9-25 m.
10-0 m.	10-54 m.	10-8 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	a 10-48 m.
10-45 m.	11-50 m.	a 11-25 m.
a 12-10 t.	12-17 t.	a 12-18 t.
12-15 t.	1-20 t.	a 12-25 t.
a 1-40 t.	2-17 t.	a 1-48 t.
1-45 t.	2-50 t.	a 2-25 t.
3-10 t.	3-47 t.	a 3-18 t.
3-15 t.	4-20 t.	a 3-35 t.
4-0 t.	4-56 t.	a 4-8 t.
4-40 t.	5-17 t.	a 4-48 t.
4-45 t.	5-50 t.	a 5-5 t.
a 5-20 t.	6-5 t.	a 5-38 t.
5-30 t.	6-26 t.	a 6-5 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	a 6-18 t.
6-15 t.	7-20 t.	a 6-55 t.
7-0 t.	7-56 t.	a 7-8 t.
a 7-40 t.	8-17 n.	a 7-48 t.
7-45 t.	8-50 n.	a 8-25 n.
a 9-10 n.	9-47 n.	a 9-18 n.
a 9-15 n.	10-20 n.	a 9-25 n.
a 10-40 n.	11-17 n.	a 10-48 n.
a 10-45 n.	11-50 n.	a 11-25 n.
a 12-10 n.	12-17 n.	a 12-18 n.
12-15 n.	1-20 n.	a 12-25 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
9-50 m.	10-22 m.	10-33 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.
1-50 t.	2-21 t.	2-33 t.
4-50 t.	5-22 t.	6-9 t.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-25 m.	7-22 m.	5-0 m.
7-25 m.	8-32 t.	6-40 m.
8-35 m.	9-43 t.	7-53 m.
a 9-35 m.	10-15 m.	a 8-40 m.
10-50 m.	11-54 m.	a 9-4 m.
a 11-35 m.	12-15 t.	a 10-39 m.
12-50 t.	1-54 t.	11-4 m.
a 1-35 t.	2-15 t.	a 12-40 t.
2-35 t.	3-38 t.	1-4 t.
3-23 t.	4-24 t.	a 2-10 t.
a 4-35 t.	5-15 t.	a 2-56 t.
a 5-15 t.	6-11 t.	a 4-4 t.
a 6-15 t.	6-57 t.	a 4-40 t.
6-24 t.	7-26 t.	a 5-30 t.
7-35 t.	8-38 m.	6-49 t.
8-50 m.	9-54 m.	7-40 t.
9-50 m.	10-56 m.	9-4 n.
11-0 m.	12-4 n.	10-34 n.
12-20 n.	1-24 n.	11-25 n.

Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
7-18 m.	8-26 m.	9-34 m.
8-25 m.	9-9 m.	—
9-42 m.	10-25 m.	10-46 m.
10-33 m.	11-17 m.	11-38 m.
12-42 t.	1-26 t.	12-39 t.
1-12 t.	2-26 t.	2-38 t.
2-42 t.	3-26 t.	3-45 t.
3-42 t.	4-26 t.	4-27 t.
6-42 t.	7-26 t.	5-29 t.
8-5 n.	8-49 n.	7-38 t.
9-42 n.	10-26 n.	9-27 n.
—	—	11-0 n.

Lisboa-Rocio	Povoa	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
5-35 m.	6-33 m.	7-12 m.
11-42 m.	12-40 t.	1-14 t.

Lisboa-Rocio	V. Franca	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
4-41 t.	6-3 t.	5-25 m.
p 4-50 t.	—	p 6-35 m.
5-45 t.	—	6-48 m.
p 6-0 t.	7-14 t.	8-26 t.
10-42 n.	12-6 n.	8-0 n.

Lisboa-Rocio	Santarem	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-15 m.	8-25 m.	6-23 m.
3-30 t.	5-54 t.	9-55 m.
12-30 n.	3-41 m.	8-30 n.

Setil	Entroncamento	Setil
Partida	Chegada	Partida
2-30 t.	4-51 t.	6-10 m.

Lisboa-Rocio	Pampilhosa	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
a 9-15 m.	e 1-16 t.	k 7-12 t.

Lisboa	Porto	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
r 7-0 m.	7-59 t.	4-38 m.
p 9-29 m.	12-14 n.	10-59 m.
11-5 m.	—	1-59 t.
a 4-30 t.	10-26 n.	a 4-42 t.
7-5 t.	11-35 m.	8-5 n.
9-30 n.	7-33 m.	—

Aveiro	Porto	Aveiro
Partida	Chegada	Partida
3-55 m.	6-39 m.	7-4 m.
10-15 m.	1-2 t.	6-16 t.

Ovar	Porto	Ovar
Partida	Chegada	Partida
7-39 m.	9-17 m.	10-7 m.
2-10 t.	3-56 t.	4-41 t.
7-15 t.	9-2 n.	12-31 n.

Esmoriz	Porto	Esmoriz
Partida	Chegada	Partida
4-30 m.	q 5-47 m.	—

Espinho	Porto	Espinho
Partida	Chegada	Partida
7-0 m.	8-7 m.	5-41 m.
9-0 m.	9-39 m.	6-36 m.
9-40 m.	10-48 m.	8-21 m.
1-25 t.	3-32 t.	11-57 m.
4-33 t.	5-39 t.	3-6 t.
5-8 t.	7-45 t.	3-7 t.
8-40 n.	9-47 n.	7-11 t.
11-31 n.	12-34 n.	7-39 t.
12-7 n.	12-45 n.	9-28 n.

Colimbra	Figueira	Colimbra
Partida	Chegada	Partida
6-0 m.	7-46 m.	a 5-30 m.
9-30 m.	10-41 m.	7-55 m.
4-25 t.	3-10 t.	11-0 m.
—	—	19-0 n.

Lisboa	Badajoz	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
p 9-20 m.	8-43 n.	5-35 m.
11-15 m.	7-5 t.	6-40 t.
9-30 n.	6-30 m.	—

Lisboa	V. Alcantara	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
p 9-20 m.	6-30 t.	8-45 m.
11-15 m.	7-5 t.	p 6-47 t.
9-30 n.	7-3 m.	5-25 t.

Lisboa	Guarda	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
p 9-20 m.	2-59 n.	4-5 t.
11-15 m.	7-5 t.	3-42 t.
9-30 n.	9-46 m.	12-20 n.

Setil	Vendas Novas	Setil
Partida	Chegada	Partida
4-15 m.	7-0 m.	3-35 m.
8-20 m.	10-12 m.	11-0 m.
5-30 t.	7-22 t.	7-53 t.

Lisboa	Caldas	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
a 4-15 t.	7-0 t.	a 7-50 m.

Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida
7-0 m.	1-41 t.	5-20 m.
11-3 m.	9-26 n.	5-5 t.
6-50 t.	4-51 m.	8-33 n.

Caldas	S. Martinho	Caldas
Partida	Chegada	Partida
7-5 m.	7-32 m.	9-30 m.

Figueira	Alfarelos	Figueira
Partida	Chegada	Partida
4-10 t.	4-57 t.	3-0 m.
a 6-5 t.	6-49 t.	5-10 t.
a 6-45 t.	7-21 t.	a 7-0 t.
11-25 n.	12-4 n.	a 8-0 n.
1-55 n.	2-31 m.	12-35 n.

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
Partida	Chegada	Partida
5-10 m.	7-25 m.	8-10 m.
4-15 t.	6-10 t.	6-30 t.

Pampilhosa	Luso	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
8-41 n.	8-51 n.	11-3 n.

Pampilhosa	Mangualde	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
5-10 m.	8-35 m.	4-5 m.
7-21 t.	10-50 n.	6-21 t.

Pampilhosa	V. Formoso	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
8-15 m.	3-25 t.	10-15 m.
a 1-25 t.	e 7-2 t.	a 1-57 t.

Pampilhosa	Guarda	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
f 5-10 m.	12-0 t.	f 3-20 t.

SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	6-5 m.	3-33 m.
8-0 m.	8-35 m.	8-0 m.
9-43 m.	9-50 m.	9-15 m.
11-15 m.	11-50 m.	11-49 m.
2-0 t.	2-35 t.	12-25 t.
3-31 t.	4-10 t.	2-5 t.
5-25 t.	6-0 t.	4-55 t.
c 6-0 t.	6-35 t.	7-25 t.
8-25 n.	9-0 n.	9-10 n.
q 12-50 m.	1-5 m.	—

Lisboa	Setubal	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	7-18 m.	8-5 m.
8-0 m.	9-33 m.	10-0 m.
11-15 m.	1-0 t.	3-45 t.
3-21 t.	5-17 t.	6-5 t.
5-25 t.	7-5 t.	8-25 n.

Lisboa	Tavira	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	10-57 m.	6-43 m.
5-21 t.	5-31 m.	5-25 t.

Pinhal Novo	Setubal	Pinhal Novo
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	6-21 m.	4-15 m.
9-5 n.	9-27 n.	6-12 m.

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-12 t.	5-45 m.
5-25 t.	12-18 n.	10-45 n.

Lisboa	Evora	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	10-38 m.	5-25 t.

Casa Branca	Evora	Casa Branca
Partida	Chegada	



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 3 de Outubro sairá o paquete **Magdalena** para

S. Vicente, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida a portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES } Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
 } No Porto: — Tait & Rumsey — R. dos Ingleses, 23, 1.^o

Vapores a sair do porto de Lisboa



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Waldemar**. Sairá a 18 de outubro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Pernambuco**. Sairá a 6 de outubro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeos, vap. francez **Cordillere**. Sairá a 5 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Bordeos, vapor francez **Atlantique**. Sairá a 18 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Magellan**. Sairá a 16 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Espanha, Genova, India e Macau, vapor es-
C. Lopez y Lopez. Sairá a 4 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Glasgow, vap. inglez **Baron Kelvin**. Sairá a 4 ou 5 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Hamburgo vapor allemão **Prinz Eitel Friedrich**. Sairá a 2 de outubro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Mendoza**. Sairá a 5 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool vapor inglez **City of Venice**. Esperado a 3 de outubro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool, (directo), vapor inglez **Anselm**. Sairá a 4 ou 5 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Liverpool (recebe carga para Nova York), vapor espanhol **Isla de Parnay**. Sairá de 13 a 15 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Londres (directo) e Antuerpia, vapor inglez **Lista**. Sairá a 1 de outubro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Londres, vapor inglez **Britania**. Sairá a 3 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Zaire**. Sairá a 7 de outubro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.^o



Pará, e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Antonina**. Sairá a 2 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Augustine**. Sairá a 7 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba, vapor allemão **Argentina**. Sairá a 13 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sairá a 17 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Asuncion**. Sairá a 11 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Bosphore**. Sairá a 19 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Rotterdam e Hamburgo, vap. allemão **Tijuca**. Sairá a 1 de outubro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vapor portuguez **Açor**. Sairá a 6 de outubro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 64, 2.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, vapor inglez **Magdalena**. Sairá a 3 de outubro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oropesa**. Sairá a 4 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo, La Palice e Liverpool, vapor inglez **Orita**. Sairá a 4 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Caminhos de Ferro do Estado

I.^a MODIFICAÇÃO

À

TARIFA DE DESPESAS ACCESSORIAS

(Approvada por despacho ministerial de 29 de Agosto de 1905)

Desde 15 de Setembro de 1905

A partir da data acima indicada, é supprimido o § 2.^o do artigo 14.^o da Tarifa de despesas accessorias, de 25 de Novembro de 1903.

Lisboa, 29 de Agosto de 1905.

O Presidente do Conselho de Administração,

Antonio Augusto Pereira de Miranda.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

TARIFA ESPECIAL P. N. 9 — PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 1 de Outubro de 1905

MERCADORIAS DIVERSAS

Por expedições do pezo minimo de 500 kilogrammas ou pagando como tal

SEGUNDO A SEGUINTE

CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Série	Carga minima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (4)	Grupos para wagons completos	Série	Carga minima dos wagons completos Toneladas
Abacá (<i>canhamo de Manilha</i>) com preparo	1	2. ^a	8	Acido palmitico	3	3. ^a	8
» (<i>canhamo de Manilha</i>) em bruto	1	3. ^a	8	» pyrolenhoso	3	3. ^a	—
» (<i>canhamo de Manilha</i>) em obra não designada	2	2. ^a	—	Aço bronzado	4	2. ^a	—
Abanos (2)	21	3. ^a	5	» esmaltado	4	2. ^a	—
Accumuladores de electricidade ...	22	2. ^a	—	» galvanizado, nickelado, prateado, dourado, acobreado	4	1. ^a	—
Acetato de alumina	3	3. ^a	—	» coberto com <u>qualquer metal não designado</u>	4	1. ^a	—
» » cal	3	3. ^a	—	» polido	4	2. ^a	—
» » chumbo (<i>assucar de Saturno</i>)	3	3. ^a	—	» torneado	4	2. ^a	—
» » cobre	3	3. ^a	—	Agua distillada	3	2. ^a	—
» » ferro	3	3. ^a	—	Agua-raz commum	3	3. ^a	—
» » potassio	3	3. ^a	—	Alavancas	5	4. ^a	—
» » sodio	3	3. ^a	—	Albardas	25	2. ^a	—
Acido acetico	3	3. ^a	—	Albardões	25	2. ^a	—
» estearico	3	3. ^a	8	Alcali volatil (<i>carbonato de ammonia</i>)	3	3. ^a	—
» gordo branco de palma	3	3. ^a	8	Alcaparras	11	1. ^a	—
» oxalico	3	3. ^a	—	Alcatifas	6	2. ^a	—
				Aldrabas	5	3. ^a	—
				Alecrim	—	1. ^a	5

MERCADORIAS (U)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (I)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas
Alfa com preparo	1	3. ^a	8	Ammonia	3	2. ^a	—
» em bruto	1	4. ^a	8	Ammoniaco	3	2. ^a	—
» <u>em obra não designada</u>	2	3. ^a	—	Anchovas em conserva	11	3. ^a	—
Alfazema	—	1. ^a	5	Anil	3	2. ^a	—
Alforjes (2)	2	2. ^a	5	Anilhas de ferro	4	2. ^a	—
Algodão em bruto	1	3. ^a	—	Anilina	3	2. ^a	—
» <u>em rama ou em pasta (excepto o medicinal)</u>	1	3. ^a	5	Aniz (<i>herba doce</i>)	11	1. ^a	—
» <u>em obra não designada</u>	2	2. ^a	—	Apparelhos de desinfecção	24	2. ^a	—
» fiado	2	2. ^a	—	» inodoros (<i>water closets</i>)	9	2. ^a	—
Alguidares de barro	7	3. ^a	8	» para gaz <u>não designados</u>	9	2. ^a	—
» » folha	8	2. ^a	—	» para pesca <u>não designados</u>	—	2. ^a	—
» » zinco	8	2. ^a	—	Arame de bronze	4	3. ^a	—
Alicates	5	4. ^a	—	» » chumbo	4	3. ^a	—
Alizari	3	2. ^a	—	» » cobre	4	3. ^a	—
Alizarina	3	2. ^a	—	» » latão	4	3. ^a	—
Almagre preparado ou manipulado	3	3. ^a	—	» » zinco	4	3. ^a	—
Almantrichas	25	2. ^a	—	» <u>em obra não designada</u>	—	1. ^a	—
Almofarizes	4	2. ^a	—	Araruta	11	1. ^a	—
Aloes (<i>pita</i>) com preparo	1	2. ^a	8	Arbustos vivos	10	1. ^a	—
» (») em bruto	1	3. ^a	8	Arcas de pinho	6	1. ^a	—
» (») <u>em obra não designada</u>	2	2. ^a	—	Argolas de ferro	4	2. ^a	—
Alpercatas (<i>alparcas</i>)	13	2. ^a	—	Armações de pesca	—	2. ^a	—
Alteres (<i>pezos para gymnastica</i>)	4	2. ^a	—	Arreios	25	1. ^a	—
Alumen (<i>pedra hume</i>)	3	3. ^a	—	Arrow-root (<i>araruta</i>)	11	1. ^a	—
Aluminato de baryta	3	3. ^a	—	Arseniato de potassa	3	2. ^a	—
Alvaiade	3	3. ^a	—	» » soda	3	2. ^a	—
Alviões	5	4. ^a	—	Arsenico nativo	3	3. ^a	—
Amendoa coberta (<i>confeitos de</i>)	11	1. ^a	—	Artigos de ferro esmaltado	4	2. ^a	—
» de côco	23	3. ^a	8	» » <u>iluminação não designados</u>	9	2. ^a	—
» » palma	23	3. ^a	8	» » malha (<i>excepto os de seda</i>)	2	2. ^a	—
» torrada	11	1. ^a	—	Arvores vivas	10	1. ^a	—
Amendoim (<i>sementes de</i>)	23	3. ^a	8	Asbesto (<i>amianto</i>) em bruto	1	3. ^a	8
Amianto (<i>asbesto</i>) em bruto	1	3. ^a	8	» (») <u>em obra</u>	2	2. ^a	—
» (») <u>em obra</u>	2	2. ^a	—	Ascensores (<i>apparelhos de elevação</i>)	20	1. ^a	—
Amido (<i>pós de gomma</i>)	11	3. ^a	8				

MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas
Assucar.....	41	4. ^a	—				
» de Saturno (acetato de chumbo).....	3	3. ^a	—	Bacalhau.....	12	4. ^a	—
» queimado.....	41	4. ^a	—	Bacellos.....	40	2. ^a	—
Atanados.....	18	2. ^a	6	Bacias de barro.....	7	3. ^a	8
Atum em conserva.....	41	3. ^a	—	» » cobre.....	4	2. ^a	—
» » salmoura.....	12	4. ^a	—	» » ferro.....	4	2. ^a	—
» salgado.....	12	4. ^a	—	» » folha.....	8	2. ^a	—
» secco.....	12	4. ^a	—	» » latão (arame).....	4	2. ^a	—
Azebre (verdete).....	3	3. ^a	—	» » louça.....	7	2. ^a	—
Azeitonas em latas, frascos ou outras vazilhas de vidro, louça ou barro, ou barilinhos por- tateis.....	41	1. ^a	—	» » zinco.....	8	2. ^a	—
Azinhavre (azebre).....	3	3. ^a	—	Bagagem.....	43	1. ^a	—
				Baguettes de madeira.....	6	1. ^a	5
				Bahus vazios.....	6	1. ^a	—
				Balanças (excepto as de precisão)...	—	1. ^a	—
				Baldes.....	8	2. ^a	—
				Balões de vidro.....	15	2. ^a	7
				» venezianos.....	16	1. ^a	—
				Bancos de carpinteiro.....	5	4. ^a	—
				» não designados.....	6	1. ^a	5
				Bandeiras (signaes).....	—	1. ^a	—
				Banheiras (tinhas) de cobre.....	6	2. ^a	—
				» (») » ferro.....	6	2. ^a	—
				» (») » folha de Flandres.....	6	2. ^a	—
				» (») » zinco.....	6	2. ^a	—
				Barbados.....	10	2. ^a	—
				Barbantes.....	44	4. ^a	8
				Barracas de lona.....	6	1. ^a	—
				Barrellas (lixivias).....	3	4. ^a	—
				Barrilha (carbonato de soda em bruto, natural).....	3	4. ^a	—
				Barrinhas (solda).....	9	2. ^a	—
				Barro em obra ordinaria não desi- gnada (*).....	7	3. ^a	8
				» em obra não designada.....	7	2. ^a	—

(*) Os remetentes podem declarar nas notas d'expedição a especie dos objectos a transportar, em vez d'esta designação.

MERCADORIAS (1)

MERCADORIAS (1)

	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas		Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas
Baryta caustica	3	3. ^a	-	Borracha em obra	9	2. ^a	-
» em pedra (<i>sulfato de baryta nativo</i>)	3	3. ^a	-	» » inutilisada (<i>sucata</i>)	9	3. ^a	-
» em pó (<i>sulfato de baryta nativo</i>)	3	3. ^a	-	Borras de algodão (<i>massaroquinha</i>)	1	4. ^a	-
Basculas	20	1. ^a	-	» » feltro	1	4. ^a	5
Bicarbonato de potassio	3	3. ^a	-	Branco de alvaiade	3	3. ^a	-
» » sodio	3	3. ^a	-	» » chumbo	3	3. ^a	-
Bichromato de potassio	3	2. ^a	-	» » zinco	3	3. ^a	-
» » sodio	3	2. ^a	-	» vegetal	3	3. ^a	-
Bigornas	5	4. ^a	-	Brocas	5	4. ^a	-
Bilhares	6	1. ^a	5	Brochas (<i>cravação</i>)	5	4. ^a	-
Bilhetes de cartão em branco	16	3. ^a	-	» para pintar	5	1. ^a	-
» » impressos (<i>ou mercados</i>)	16	1. ^a	-	Bronze em bruto	4	4. ^a	-
Biscoitos	11	2. ^a	-	» » obra lisa	4	3. ^a	-
Bisulfato de potassa	3	3. ^a	-	» laminado	4	4. ^a	-
» » soda	3	3. ^a	-	Bunho em obra	6	1. ^a	-
Bisulfito de alumina	3	3. ^a	-	Buris	5	4. ^a	-
» » cal	3	3. ^a	-	Burras de ferro (<i>cofres</i>)	6	1. ^a	-
» » potassa	3	3. ^a	-				
» » soda	3	3. ^a	-				
Bitas (<i>ferramentas</i>)	5	4. ^a	-				
Boiões de louça	7	2. ^a	-				
» » vidro	15	2. ^a	7				
Bolachas de embarque em barricas	11	3. ^a	-				
» não designadas	11	2. ^a	-				
Bolbos vegetaes não designados ...	10	1. ^a	-				
Bolos doces	11	1. ^a	-				
Bolotas torradas	11	2. ^a	-				
Bonnets	13	1. ^a	-				
Boquilhas (ferragem)	5	3. ^a	-	Cabides	6	1. ^a	5. ^a
Borato de cal	3	3. ^a	-	Cabos de bengalas, guarda-chuvas ou			
» » soda (<i>borax</i>)	3	3. ^a	-	sombrinhas	-	1. ^a	-
Borax (<i>borato de soda</i>)	3	3. ^a	-	» de madeira para ferramentas			
Borracha em bruto	9	3. ^a	-	ou utensilios	5	4. ^a	-

MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas
Cacau em grão	41	3. ^a	—	Canos de cobre	9	2. ^a	—
» moido (ou pisado)	44	2. ^a	—	» » estanho	4	2. ^a	—
Cachimbo (ferragem)	5	3. ^a	—	» » folha de Flandres	8	2. ^a	—
Cadeados	5	3. ^a	—	» » latão	9	3. ^a	—
Cadeiras de ferro	6	3. ^a	—	» » zinco	8	2. ^a	—
» » verga	6	4. ^a	5	Capachos (2)	6	3. ^a	5
» não designadas	6	4. ^a	5	Carbonato de ammonia (alcali vola- til)	3	3. ^a	—
Cadernaes (poleame)	5	2. ^a	—	» » chumbo	3	3. ^a	—
Café artificial	44	2. ^a	—	» » potassio	3	4. ^a	—
» em bruto	44	3. ^a	—	» » soda natural (barrilha)	3	4. ^a	—
» moido	44	2. ^a	—	» » sodio (sal de soda) ...	3	4. ^a	—
» torrado	44	2. ^a	—	Cardas para cardar	—	2. ^a	—
Cairo com preparo	4	2. ^a	8	» (pregos para calçado)	5	4. ^a	—
» em bruto	4	3. ^a	8	Cardo secco	—	4. ^a	—
» obra não designada (2) ..	2	2. ^a	5	Carnauba (cera vegetal) em bruto ..	19	2. ^a	—
Caixotins	6	3. ^a	—	» (» ») em obra não designada	19	4. ^a	—
Caixilhos para colchões	6	4. ^a	8	Carneira (pelle) em obra	48	4. ^a	—
Calafeto	4	3. ^a	8	Carrapato (semente de)	23	3. ^a	8
Calçado não designado	43	4. ^a	—	Carroa com preparo	4	2. ^a	8
Caloríferos	4	2. ^a	—	» em bruto	4	3. ^a	8
Camarões (ganchos)	5	3. ^a	—	» » obra não designada	2	2. ^a	—
Camas de madeira	6	4. ^a	5	Cartão em folhas	16	3. ^a	—
» » metal	6	3. ^a	—	Cartuchos de papel (não impressos nem ornamentados)	16	3. ^a	—
Camions carregados com mobilia ...	—	4. ^a	5	Carvão animal acondicionado	3	3. ^a	—
Campainhas	22	4. ^a	—	Castanhas doces (confeitaria)	41	4. ^a	—
Campanulas de vidro	45	2. ^a	7	» do Maranhão	41	4. ^a	—
Camurça	18	2. ^a	6	Cataventos	4	2. ^a	—
Candieiros (excepto os de iluminação publica)	9	2. ^a	—	Catres de madeira	6	4. ^a	5
Canellas (para fio)	—	2. ^a	—	Caoutchouc em bruto	9	3. ^a	—
Canhamação	2	2. ^a	—	» » obra	9	2. ^a	—
Canhamo com preparo	4	2. ^a	8	» » » inutilisada (su- cata)	9	3. ^a	—
» em bruto	4	3. ^a	8	Cavalla (sarda) salgada	12	4. ^a	—
» obra não designada ..	2	3. ^a	—				
» , semente de	23	3. ^a	—				
Canos de chumbo	9	4. ^a	—				

MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas
Cavilhas metallicas (<i>excepto as cavilhas para rails</i>).....	5	4. ^a	—	Chloreto de ferro.....	3	3. ^a	—
Cebolas de flores	10	1. ^a	—	» » magnesio.....	3	3. ^a	—
Ceirões (2).....	2	2. ^a	5	» » manganez.....	3	3. ^a	—
Cêra em bruto	19	2. ^a	—	» » zinco	3	3. ^a	—
» » obra não designada.....	19	1. ^a	—	Chlorhydrato d'ammoniac.....	3	3. ^a	—
» mineral em bruto	19	2. ^a	—	» de potassa.....	3	3. ^a	—
» » obra não designada.....	19	1. ^a	—	Chocalhos	4	2. ^a	—
» vegetal (<i>carnauba</i>) em bruto..	19	2. ^a	—	Chocas.....	4	2. ^a	—
» » (<i>carnauba</i>) em obra não designada	19	1. ^a	—	Chocolate.....	11	1. ^a	—
Cevada germinada (<i>malte</i>)	14	2. ^a	—	Chumaceiras (<i>excepto as de ferro ou aço</i>).....	4	2. ^a	—
» torrada	11	2. ^a	—	Chumbo de caça.....	4	3. ^a	—
Cevadinha	11	1. ^a	—	» » solda	9	2. ^a	—
Chales	2	2. ^a	—	» em canos (<i>tubos</i>)	9	4. ^a	—
Chaminés de vidro	15	2. ^a	7	Cigarros de tabaco.....	26	1. ^a	—
» não designadas.....	4	2. ^a	—	Cilhas	2	2. ^a	—
Chapa de vidro commum (<i>vidraça sem cor e não polida</i>).....	15	3. ^a	—	Cinabrio (<i>vermelhão, sulfureto de mercurio nativo</i>).....	3	3. ^a	—
Chapeleiras vazias.....	6	1. ^a	—	Clarificantes para bebidas não designadas.....	3	3. ^a	—
Chapeus de feltro sem adornos....	13	1. ^a	—	Cobalto, azul de	3	3. ^a	—
» » palha.....	13	1. ^a	—	Cobertores	2	2. ^a	—
» » sol.....	13	1. ^a	—	Cobre em bruto	4	3. ^a	—
Charutos de tabaco.....	26	1. ^a	—	» laminado	4	3. ^a	—
Chaves (<i>de fechaduras ou cadeados</i>)	5	3. ^a	—	» em obra não designada, (<i>excepto caldeiras</i>).....	9	2. ^a	—
» (<i>ferramenta</i>).....	5	4. ^a	—	Cobrejões	2	2. ^a	—
Cherva com prepuro.....	1	2. ^a	8	Coconote (<i>semente de</i>).....	23	3. ^a	8
» em bruto.....	1	3. ^a	8	Côcos cheios	11	2. ^a	—
» » obra não designada....	2	2. ^a	—	» (<i>cascas de</i>)	—	3. ^a	—
Chicoria, raiz de, em bruto.....	—	3. ^a	—	Coelheiras (<i>arreios</i>)	25	1. ^a	—
» » moida (<i>pisada</i>) ..	11	2. ^a	—	» de barro	7	3. ^a	8
» » torrada	11	2. ^a	—	Cofres de ferro.....	6	1. ^a	—
Chinellos	13	1. ^a	—	» » madeira	6	1. ^a	—
Chloreto de baryo.....	3	3. ^a	—	Cogumelos	11	1. ^a	—
» » chumbo	3	3. ^a	—	Coiros artificiaes.....	18	2. ^a	—
» » estanho	3	3. ^a	—				

MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas
Coiros curtidos <i>não designados</i>	18	2. ^a	6	Crina vegetal em bruto	1	3. ^a	8
Cokes com base de soda	3	3. ^a	-	» » obra	-	2. ^a	-
Colchões de arame	6	1. ^a	5	Crivos	-	2. ^a	-
» » molas	6	1. ^a	5	Crystaes de soda	3	4. ^a	-
» <i>não designados</i>	6	1. ^a	5	Crystal (<i>vidro fino</i>) em obra	15	2. ^a	7
Colheres de chumbo	5	2. ^a	-	Cutelaria (<i>excepto os instrumentos de</i>			
» » estanho	5	2. ^a	-	<i>cirurgia</i>)	5	1. ^a	-
» » ferro	5	2. ^a	-				
» » metaes <u>não designados</u>	5	2. ^a	-				
» » pau	-	2. ^a	-				
» para fundição	4	3. ^a	-				
» » sondagem	4	3. ^a	-				
Colla	3	3. ^a	-				
Colza, semente de	23	3. ^a	8				
Conchas de ferro fundido	4	3. ^a	-				
Confeitaria (<i>generos de</i>)	11	1. ^a	-				
Conservas alimenticias <i>não designadas</i>	11	1. ^a	-				
Contadores de agua	9	2. ^a	-				
» » gaz	9	2. ^a	-				
» electricos	22	2. ^a	-				
Copiadores de cartas	16	1. ^a	-				
Copos de vidro	15	2. ^a	7				
Cordel	11	4. ^a	8				
Cordovão	18	2. ^a	6				
Correias de transmissão	18	2. ^a	-				
» » » artificiaes	18	2. ^a	-				
Cosinhas economicas (<i>fogareiros</i>)	4	2. ^a	-				
Cravação (<i>cravos, escapulas, parafu-</i>							
<i>sos e pregos</i>) <i>não designada</i>	5	4. ^a	-				
Cravos (<i>pregaria</i>)	5	4. ^a	-				
Crems (<i>graxas para calçado ou cor-</i>							
<i>reame</i>)	11	1. ^a	-				
Cremonas (<i>fechos para portas</i>)	5	3. ^a	-				
Cremor tartaro	3	3. ^a	-				
Crina em bruto	1	3. ^a	8				
» » obra	2	2. ^a	-				

MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas
				Essencia de therebentina (<i>agua-raz commun</i>).....	3	3. ^a	—
				Estanho de solda.....	9	2. ^a	—
				» em obra <i>não designada</i> ...	4	2. ^a	—
				Estearina	17	3. ^a	8
				Esteiras (2).....	6	2. ^a	5
				Estopa com preparo.....	4	2. ^a	8
Desecantes (<i>para pintura</i>).....	3	3. ^a	—	» em bruto	4	3. ^a	8
Desincrustantes (<i>para limpeza de geradores de vapor</i>)..	3	3. ^a	—	» em obra <i>não designada</i>	2	2. ^a	—
Desperdícios de algodão (<i>massaroquinha</i>)	4	4. ^a	—	Estores (<i>excepto os de madeira</i>)....	6	2. ^a	—
» » estopa.....	4	3. ^a	8	Estribos.....	5	3. ^a	—
» » linho.....	4	3. ^a	8	Estufas de desinfeção	24	2. ^a	—
Dextrina	3	3. ^a	—	Extracto de campeche.....	3	3. ^a	—
Dôce	44	1. ^a	—	» » carne.....	44	1. ^a	—
Dynamos (<i>geradores de electricidade</i>)	22	1. ^a	—	» » quebracho.....	3	3. ^a	—
				Extractos para tinturaria <u>não designados</u>	3	2. ^a	—
Elevadores	20	1. ^a	—				
Enxergas.....	6	1. ^a	5				
Enxergões.....	6	1. ^a	5				
Escapulas <i>não designadas</i>	5	3. ^a	—				
Escarradores.....	7	2. ^a	—				
Escovas	—	2. ^a	—	Facas.....	5	1. ^a	—
Esmeril	3	3. ^a	—	Farinha de arroz em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria.....	44	1. ^a	—
Espanadores	—	1. ^a	—	» » centeio em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria.....	44	1. ^a	—
Espartilhos.....	43	1. ^a	—				
Esparto com preparo	4	3. ^a	8				
» em bruto.....	4	4. ^a	8				
» em obra <u>não designada</u> (2)	2	3. ^a	5				
Espeihros	6	1. ^a	5				
Esquentadores para banho.....	9	2. ^a	—				

MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas
Farinha de cevada em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria.....	11	1. ^a	—	Ferro esmaltado	4	2. ^a	—
» » favas em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria.....	11	1. ^a	—	» galvanizado, acobreado, prateado, nickelado, dourado...	4	1. ^a	—
» » linhaça.....	—	2. ^a	—	» polido	4	2. ^a	—
» » milho em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria	11	1. ^a	—	» torneado	4	2. ^a	—
» » mostarda.....	—	2. ^a	—	Ferros de engommar	5	2. ^a	—
» » pau (mandioca).....	11	1. ^a	—	Fibras (filamentos) textis não designadas com preparo.....	1	2. ^a	8
» » trigo em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria	11	1. ^a	—	» (filamentos) textis não designadas em bruto.....	1	3. ^a	8
Farinhas não designadas.....	11	1. ^a	—	» (filamentos) textis não designadas em obra não designada	2	2. ^a	—
Faroos (lanternas)	9	2. ^a	—	Filaça	1	3. ^a	8
Fato.....	13	1. ^a	—	Filtros.....	6	1. ^a	—
Fava torrada.....	11	2. ^a	—	Fios não designados	2	2. ^a	—
Fazendas não designadas.....	2	2. ^a	—	Fitas para medir	—	1. ^a	—
Fechaduras	5	3. ^a	—	» de papel.....	16	3. ^a	—
Fechos.....	5	3. ^a	—	» não designadas (excepto as de seda e de magnésio)	2	2. ^a	—
Feltros (excepto os betumados, alcatroados ou asphaltados)	2	2. ^a	—	Flores de alfazema.....	—	1. ^a	5
Fermento (levadura)	11	1. ^a	—	Fluo-silicato de magnésio.....	3	3. ^a	—
Ferraduras	5	3. ^a	—	» » potassa.....	3	3. ^a	—
Ferragens não designadas	5	3. ^a	—	» » soda	3	3. ^a	—
Ferramentas, excepto os instrumentos agricolas	5	4. ^a	—	Fogareiros de barro.....	7	3. ^a	8
Ferro bronzeado	4	2. ^a	—	» » ferro	4	2. ^a	—
» coberto com qualquer metal não designado.....	4	1. ^a	—	Fogões	4	2. ^a	—
				Folha de Flandres em bruto.....	4	3. ^a	—
				» » » preparada para caixas	4	3. ^a	—
				» » » em obra não designada	8	2. ^a	—
				Folhas de serra.....	5	3. ^a	—
				Folles	5	2. ^a	—
				Forjas.....	4	2. ^a	—
				Frascos de vidro.....	15	2. ^a	7

MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas
Junco (<i>varas de</i>) em obra	—	2. ^a	—	Linho com preparo	1	2. ^a	8
Juta com preparo	1	2. ^a	8	» em bruto	1	3. ^a	8
» em bruto	1	3. ^a	8	» » obra não designada	2	2. ^a	—
» » obra não designada	2	2. ^a	—	Linoleum (<i>oleados</i>)	6	2. ^a	—
—	—	—	—	Livros	16	1. ^a	—
—	—	—	—	Lixa de areia	3	3. ^a	—
—	—	—	—	» » esmeril	3	3. ^a	—
Lã em fio (<i>fio de lã</i>)	2	2. ^a	—	» » peixe	3	3. ^a	—
» tecida	2	2. ^a	—	» » vidro	3	3. ^a	—
Laccas não designadas	3	3. ^a	—	Lixivias não designadas	3	4. ^a	—
Ladrilhos de vidro	15	3. ^a	—	Lona em peça	2	2. ^a	—
Lages de vidro	15	3. ^a	—	Louça de barro ordinaria	7	3. ^a	8
Lampadas	9	2. ^a	—	» » não designada	7	2. ^a	—
» para soldar (<i>ferramenta</i>)	5	2. ^a	—	» » cobre	4	2. ^a	—
Lamparinas	—	1. ^a	—	» » estanho	4	2. ^a	—
Lançadeiras	—	2. ^a	—	» » ferro coberto com metaes	4	1. ^a	—
Lanternas	9	2. ^a	—	» » » esmaltada	4	2. ^a	—
Latão em bruto	4	4. ^a	—	» » » não designada	4	2. ^a	—
» » obra não designada	9	3. ^a	—	» » grés	7	2. ^a	—
» laminado	4	4. ^a	—	» » pó de pedra (<i>faiança</i>)	7	2. ^a	—
Lavatorios	6	1. ^a	5	» » porcelana	7	1. ^a	—
Legumes em conserva	11	1. ^a	—	» não designada	7	1. ^a	—
Leite conservado, concentrado, con-				Lupulo	14	2. ^a	—
densado, esterilizado	11	1. ^a	—	Lustres	9	2. ^a	—
Leitos de madeira	6	1. ^a	5	Luvas de cairo	—	2. ^a	5
» » metal	6	3. ^a	—	» » crina	—	2. ^a	5
Lenços (<i>excepto os de seda</i>)	2	2. ^a	—	Lythographias (<i>impressos</i>)	16	1. ^a	—
Letras de imprensa (<i>typo</i>)	—	3. ^a	—	—	—	—	—
Levadura (<i>fermento</i>)	11	1. ^a	—	—	—	—	—
Lichens para tinturaria	3	3. ^a	—	—	—	—	—
Ligas para soldar (<i>solda</i>) não desi-				—	—	—	—
gnadas	9	2. ^a	—	—	—	—	—
Limas (<i>ferramenta</i>)	5	4. ^a	—	—	—	—	—
Linhaça, semente de	23	3. ^a	8	—	—	—	—
Linhagem em peça	2	2. ^a	—	—	—	—	—
Linhas (<i>excepto as de seda</i>)	2	2. ^a	—	—	—	—	—

MERCADORIAS (1)			Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)			Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas
Macacos (<i>apparelhos para elevação</i>)	5	2. ^a			—	Metaes <u>não designados</u> , em obra lisa	4	2. ^a			—
Machados	5	4. ^a			—	» <u>não designados</u> , laminados ..	4	3. ^a			—
Machas-femeas (<i>ferragem</i>)	5	3. ^a			—	Mexilhão em conserva	11	3. ^a			—
Machinas de costura	6	1. ^a			—	Minio de chumbo (<i>zarcão</i>)	3	3. ^a			—
Maços de ferro	5	4. ^a			—	» » ferro	3	3. ^a			—
» » madeira	5	4. ^a			—	Mobilia de ferro	6	3.			—
Madeira de tinturaria	3	3. ^a			—	» <i>não designada</i>	6	1. ^a	5		
Malaguetas em conserva	11	1. ^a			—	Moinhos portateis	5	2. ^a			—
Malas vazias	6	1. ^a			—	Molduras	6	1. ^a	5		
Malte (<i>cevada germinada</i>) sem pre-						Mós de afiar, montadas	5	3. ^a			—
paro	14	2. ^a			—	» » amolar, montadas	5	3. ^a			—
» preparado	11	2. ^a			—	Mostarda em grão	11	2. ^a			—
Mandioca (<i>farinha de pau</i>)	11	1. ^a			—	» preparada	11	1. ^a			—
Mangueiras	9	2. ^a			—	Moveis de ferro <i>não designados</i> ...	6	3. ^a			—
Mantas (<i>cobertores</i>)	2	2. ^a			—	» <i>não designados</i>	6	1. ^a	5		
Manteiga de vacca	11	2. ^a			—	Muriato de ammoniaco	3	3. ^a			—
Manuscriptos	16	1. ^a			—	» » potassa	3	3. ^a			—
Margarina	17	2. ^a			—	Musgo comum	3	4. ^a			—
Mariscos em conserva	11	3. ^a			—	Musgos para tinturaria	3	3. ^a			—
Marretas	5	4. ^a			—						
Martellos	5	4. ^a			—						
Massa de tomates	11	3. ^a	8								
» » vidraceiro	3	3. ^a			—						
» isoladora	3	3. ^a			—						
» para rolos typographicos ...	3	3. ^a			—						
Massas alimenticias <i>não designadas</i> .	11	1. ^a			—						
Mas aroquinha (<i>desperdícios de al-</i>											
godão)	1	4. ^a			—						
Materias corantes (<i>para estamparia</i>											
ou tinturaria) <u>não designadas</u> ..	3	2. ^a			—						
Medidas <u>não designadas</u>	4	2. ^a			—						
Mel	11	1. ^a			—	Naphtalina	3	3. ^a			—
Melaço	3	3. ^a			—	Nastro (<i>excepto o de seda</i>)	2	2. ^a			—
Merlim	11	4. ^a	8			Navalhas	5	1. ^a			—
Mezas de bilhar	6	1. ^a	5			Negro animal acondicionado	3	3. ^a			—
Metaes <u>não designados</u> , em bruto..	4	3. ^a			—	» de fumo	3	3. ^a			—

MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas
Parafina	17	3. ^a	8	Phosphato de soda	3	3. ^a	—
Parafusos <i>não designados</i>	5	4. ^a	—	Pias (<i>bacias</i>) de louça	7	2. ^a	—
Pára-raios	4	2. ^a	—	Piassaba em bruto	21	4. ^a	—
Pás d'aço	5	4. ^a	—	» » obra (2)	24	3. ^a	5
» de ferro	5	4. ^a	—	Picaretas	5	4. ^a	—
Pasta para limpar metaes	11	3. ^a	—	Pilhas electricas	22	1. ^a	—
Pastelaria (<i>generos de</i>)	11	1. ^a	—	Pimenta	11	1. ^a	—
Pastilhas doces (<i>confeitaria</i>)	11	1. ^a	—	Pimentão em pó	11	1. ^a	—
Pau de campeche	3	3. ^a	—	Pimentos em conserva	11	1. ^a	—
Pau-sabão	3	3. ^a	—	Pinceis (<i>e artefactos similares para</i>			
Paus para obra de bengaleiro	—	1. ^a	—	» <i>pintura</i>)	5	1. ^a	—
» » tinturaria	3	3. ^a	—	Pita com preparo	1	2. ^a	8
Peças de machinas de costura	6	1. ^a	—	» em bruto	1	3. ^a	8
Pederneiras montadas	5	1. ^a	—	» » obra não designada	2	2. ^a	—
Pedra de afiar, montada	5	3. ^a	—	Placas de chumbo para accumulado-			
» » amolar, montada	5	3. ^a	—	res electricos	22	4. ^a	—
» hume (<i>alumen</i>)	3	3. ^a	—	Plantas tintoreas (<i>para tinturaria</i>) .	3	3. ^a	—
» pomes	3	3. ^a	—	» vivas não designadas	10	1. ^a	—
Peixe de conserva	11	3. ^a	—	Pós de sapatos (<i>negro de fumo</i>)	3	3. ^a	—
» defumado	11	2. ^a	—	» » vidro	3	3. ^a	—
» em salmoura	12	4. ^a	—	» » gomma (<i>amido</i>)	11	3. ^a	8
» prensado	12	4. ^a	—	Poleame	5	2. ^a	—
» salgado não designado	12	4. ^a	—	Pontas de metal (<i>cravos</i>)	5	4. ^a	—
» salpicado não designado	12	4. ^a	—	Porcas de parafusos	5	4. ^a	—
» secco não designado	12	4. ^a	—	Porcelana (<i>louça de</i>)	7	1. ^a	—
Pelles curtidas não designadas	18	2. ^a	6	Potassa (<i>carbonato de potassio</i>) do			
Pellica	18	2. ^a	6	» commercio	3	4. ^a	—
Peneiras (<i>ou peneiros</i>)	21	1. ^a	—	» carbonatada	3	4. ^a	—
Perlassa (<i>potassa em bruto da America</i>)	3	3. ^a	—	» caustica	3	4. ^a	—
Peroxido de ferro	3	3. ^a	—	» refinada	3	4. ^a	—
Pesos de metal	4	2. ^a	—	Potes de barro	6	3. ^a	8
Pharoes (<i>lanternas</i>)	9	2. ^a	—	Pratos de cartão (<i>papel</i>)	16	3. ^a	—
Phormio com preparo	1	2. ^a	8	» para balanças	4	2. ^a	—
» em bruto	1	3. ^a	8	» não designados	7	1. ^a	—
» » obra não designada ..	2	2. ^a	—	Pregaría não designada	5	4. ^a	—
Phosphato de potassa	3	3. ^a	—	Pregos	5	4. ^a	—

MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas
Prelos	20	1. ^a	—	Ramia (<i>ortiga branca</i>) em bruto ...	1	3. ^a	8
Prensas de copiar.....	20	1. ^a	—	» (» ») <u>em obra não</u>			
» lytographicas.....	20	1. ^a	—	» <u>designada</u>	2	2. ^a	—
» typographicas	20	1. ^a	—	Rapé	26	1. ^a	—
Punhaes	5	1. ^a	—	Raphia.....	—	2. ^a	—
Purgueira, semente de.....	23	3. ^a	8	Ratoeiras.....	—	1. ^a	—
Puxadores	5	3. ^a	—	Rebolos montados.....	5	3. ^a	—
Pyrolenhites	3	3. ^a	—	Rede de arame de cobre	4	3. ^a	—
.....				» » » » latão	4	3. ^a	—
.....				Redes de corda	—	2. ^a	8
.....				Reguas de madeira para molduras			
.....				(<i>baguettes</i>).....	6	1. ^a	5
.....				Retortas de aço	4	2. ^a	—
.....				» » barro.....	7	3. ^a	8
.....				» » cobre.....	4	2. ^a	—
.....				» » ferro	4	2. ^a	—
.....				» » grès.....	7	3. ^a	8
.....				» » vidro.....	15	2. ^a	7
.....				Retretes inodoras (<i>water-closets</i>)	9	2. ^a	—
.....				Ricino, semente de.....	23	3. ^a	8
.....				Rodelas de caoutchouc.....	9	2. ^a	—
.....				Roldanas (<i>poleame</i>).....	5	2. ^a	—
.....				Rolos de imprensa	3	3. ^a	—
.....				Rosmaninho	—	1. ^a	5
.....				Rotim com preparo	21	2. ^a	—
.....				» em bruto	21	3. ^a	—
.....				» » obra não designada.....	21	1. ^a	—
Quebracho	3	3. ^a	—	Roupa	13	4. ^a	—
Queijos	11	1. ^a	—	Ruiva dos tintureiros	3	3. ^a	—
.....						
.....						
Raiz de chicoria em bruto.....	—	3. ^a	—			
» » » moida	11	2. ^a	—			
» » » torrada	11	2. ^a	—			
Raizes de tinturaria não designadas.	3	3. ^a	—			
Ralos não designados	4	2. ^a	—			
Ramia (<i>ortiga branca</i>) com preparo.	1	2. ^a	8			

MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga minima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga minima dos wagons completos Toneladas
Sabonetes	44	1. ^a	—	Serapilheira (<i>grossaria, linhagem</i>)			
Saccos de café	44	2. ^a	—	em peças	2	2. ^a	—
» » papel (<i>não impressos ou ornamentados</i>)	46	3. ^a	—	Serpentinas de papel (<i>fitas</i>)	16	3. ^a	—
Saes d'anilina	3	2. ^a	—	Silex (<i>pederneira</i>) montada	5	1. ^a	—
Sagü	44	1. ^a	—	Silicato de potassa	3	4. ^a	—
Sal ammoniaco	3	3. ^a	—	» » soda	3	4. ^a	—
» commum (<i>marinho ou gemma</i>)				Syphões de louça	7	2. ^a	—
empacotado	44	1. ^a	—	» » vidro	15	2. ^a	7
» de azedas (<i>oxalato de potassa</i>) .	3	2. ^a	—	Sobrescriptos (<i>enveloppes</i>)	16	2. ^a	—
» » estanho (<i>chloreto de estanho</i>)	3	3. ^a	—	Soda caustica	3	4. ^a	—
» » potassa (<i>carbonato de potassio refinado</i>)	3	3. ^a	—	» crystalisada	3	4. ^a	—
» » Saturno (<i>acetato de chumbo</i>)	3	3. ^a	—	» do commercio	3	4. ^a	—
» » soda (<i>carbonato de sodio refinado</i>)	3	3. ^a	—	» refinada	3	4. ^a	—
Salepo	44	1. ^a	—	Soldas (<i>ligas para soldar</i>)	9	2. ^a	—
Sandalias	43	2. ^a	—	Sola	18	2. ^a	6
Saponaria	3	3. ^a	—	Sombrinhas	13	1. ^a	—
Sardas salgadas	42	4. ^a	—	Sopas em conserva	44	1. ^a	—
Sardinhas em latas encaixotadas	44	3. ^a	—	Sorveteiras	6	1. ^a	—
» prensadas	42	4. ^a	—	Sulfato de alumina	3	3. ^a	—
» em salmoura	42	4. ^a	—	» » baryta	3	3. ^a	—
» salgadas	42	4. ^a	—	» » chumbo	3	3. ^a	—
» salpicadas	42	4. ^a	—	» » nickel	3	2. ^a	—
Sarro de vinho	3	3. ^a	—	» » peroxido de ferro	3	3. ^a	—
Sebo em bruto	47	4. ^a	—	Sulfito de alumina	3	3. ^a	—
» » velas	44	2. ^a	—	» » cal	3	3. ^a	—
» refinado	47	2. ^a	—	» » soda	3	3. ^a	—
Secantes para pintura	3	3. ^a	—	Sulfo-carbonato de potassa	3	3. ^a	—
Seiva de pinheiro sem preparo	3	3. ^a	—	» » » soda	3	3. ^a	—
Selas	25	1. ^a	—	Sulfureto de arsenico	3	3. ^a	—
Selins	25	1. ^a	—	» » mercurio nativo (<i>vermelhão, cinabrio</i>)	3	3. ^a	—
Sementes oleoginosas não designadas	23	3. ^a	—	» » sodio	3	3. ^a	—
Semola em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccos	44	1. ^a	—	Sumagre em preparações	3	3. ^a	—
				» sem preparo	3	4. ^a	—
				Sumauma prensada	6	1. ^a	—

MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas
				Telhões de vidro	15	2. ^a	—
				Terras manipuladas	5	3. ^a	—
				» preparadas	3	3. ^a	—
				Tesoiras	5	1. ^a	—
				Therebenthina commun (<i>agua-raz</i>)	3	3. ^a	—
				Tijollos de vidro	15	3. ^a	—
				Tinas de banho, de cobre	6	2. ^a	—
				» » » » ferro	6	2. ^a	—
				» » » » folha de Flan-			
				dres	6	2. ^a	—
				» » » » zinco	6	2. ^a	—
Tabaco em rama	26	1. ^a	8	Tintas <u>não designadas</u> (<i>excepto a tinta</i>			
» fabricado	26	1. ^a	—	<i>de escrever, as tintas de oleo em</i>			
Tabúa em obra (2)	6	1. ^a	5	<i>frascos ou bisnagas, de aquarella</i>			
Tachas (<i>pregos</i>)	5	4. ^a	—	<i>e de autographia</i>)	3	3. ^a	—
Tamancos	13	1. ^a	—	Tochas	19	1. ^a	—
Tamaras	11	1. ^a	—	Toldos	6	1. ^a	—
Tanino	3	3. ^a	—	Tomates salgados	11	3. ^a	8
Tapeçarias (<i>excepto a de seda</i>)	6	2. ^a	—	Torcidas	2	1. ^a	—
Tapetes <i>não designados</i>	6	2. ^a	—	Torneiras	9	3. ^a	—
Tapioca	11	1. ^a	—	Tornos de apertar	5	4. ^a	—
Tartaro (<i>sarro de vinho</i>)	3	3. ^a	—	» » torneiar	20	1. ^a	—
Teares	20	1. ^a	—	Torradores de café	4	2. ^a	—
Tecidos metallicos	4	3. ^a	—	Trapo lava-lo	—	3. ^a	—
» <u>não designados</u> (<i>excepto os</i>				Trituradores (<i>machinas</i>)	20	1. ^a	—
<i>de seda</i>)	2	2. ^a	—	Tubos de chumbo	9	4. ^a	—
Tecum (<i>linho da Bahia</i>) com prepa-				» » cobre	9	2. ^a	—
ro	1	2. ^a	8	» » folha	8	2. ^a	—
» (» » ») em bruto	1	3. ^a	8	» » latão	9	3. ^a	—
» (» » ») <u>em obra</u>				» » zinco	8	2. ^a	—
<u>não designada</u>	2	2. ^a	—	Turbinas	20	1. ^a	—
Tela-couro	18	2. ^a	—	Typo de impressão	—	3. ^a	—
Telas metallicas	4	3. ^a	—				
» preparadas para pintura	—	1. ^a	—				
Telha de barro vidrada	7	3. ^a	—				
» » vidro	15	2. ^a	—				
Telhões de barro vidrados	7	3. ^a	—				

MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos Toneladas
				Vestuário.....	13	1. ^a	—
				Vides vivas ..	40	2. ^a	—
				Vidraça sem cór (<i>não polida, commum</i>)	45	3. ^a	—
				Vidraria fina	45	2. ^a	7
				» <u>não designada</u>	45	2. ^a	7
				Vidro moldado para construcções			
Urzella	3	3. ^a	—	(<i>quadrados, ladrilhos, telhas</i>			
Utensilios de cosinha <i>não designados</i>	4	2. ^a	—	<i>ou lages</i>)	45	3. ^a	—
				» <u>em obra não designada</u>	45	2. ^a	7
				Vime em obra	21	1. ^a	—
				Visco	3	3. ^a	—
Vasos ordinarios de barro, <i>para plan-</i>				Vitrines	6	1. ^a	5
<i>tas</i>	7	3. ^a	8				
» de barro <i>não designados</i>	7	2. ^a	—				
Velame	—	2. ^a	—				
Velas de cera	19	1. ^a	—				
» » lona	—	2. ^a	—				
» » parafina	44	1. ^a	—				
» » sebo	44	2. ^a	—	Water-closets (<i>retretes</i>)	9	2. ^a	—
» » stearina	44	1. ^a	—	Wolfram (<i>minerio</i>)	—	3. ^a	—
Ventiladores (<i>excepto os de barro ou</i>							
<i>grés</i>)	4	2. ^a	—				
Ventoinhas	20	1. ^a	—				
Verdete (<i>azebre</i>)	3	3. ^a	—	Zarcão (<i>oxido de chumbo</i>)	3	3. ^a	—
Verga em obra	21	1. ^a	—	Zinco em obra <i>não designada</i>	8	2. ^a	—
Vermelhão (<i>cinabrio, sulfureto de</i>				» <u>para accumuladores ou pilhas</u>			
<i>mercurio nativo</i>)	3	3. ^a	—	<i>electricas</i>	22	4. ^a	—
Vernizes <i>não designados (excepto os</i>							
<i>vernizes em frascos)</i>	3	3. ^a	—				
Verrumas	5	3. ^a	—				

(1) — Os dizeres em *gripho* não devem ser reproduzidos nas notas de expedição. Se o forem, não deixará, contudo, de ser applicado o preço correspondente á designação principal quando seja fielmente reproduzida. As palavras sublinhadas devem ser substituidas pela designação propria do artigo ou das taras que o contenham, conforme os casos.

(2) — Para as expedições, por wagon completo, das mercadorias marcadas com esta chamada e que, procedentes de Silves, Estombar e Portimão ou de Loulé a Villa Real de Santo Antonio (Loulé, Almancil-Nexe, Faro, Tavira, Conceição, Cacella, Castro Marim e Villa Real de Santo Antonio) se destinem a Aveiro, Gaia ou Porto (Campanhã) ou vice-versa, vidé tarifa P. 41 de pequena velocidade, que é mais vantajosa que a presente.

Preços por tonelada (réis)

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Setubal				Evora			
	1.ª serie	2.ª serie	3.ª serie	4.ª serie	1.ª serie	2.ª serie	3.ª serie	4.ª serie
Coimbra ou Coimbra B.....	6.920	6.050	4.900	4.040	7.040	6.160	4.990	4.110
Aveiro.....	8.190	7.170	5.800	4.780	8.310	7.270	5.890	4.850
Gaia ou Porto-Campanhã.....	9.700	8.490	6.870	5.660	9.820	8.590	6.960	5.730
Marinha Grande ou Leiria.....	8.120	7.100	5.750	4.740	8.240	7.210	5.840	4.810
Figueira da Foz.....	6.960	6.090	4.930	4.060	7.080	6.200	5.020	4.130
Castello Branco.....	7.130	6.210	5.050	4.160	7.250	6.350	5.140	4.240
Fundão a Covilhã (1).....	8.860	7.750	6.280	5.170	8.980	7.860	6.360	5.240
Belmonte a Guarda (2).....	9.990	8.740	7.080	5.830	10.110	8.850	7.160	5.900
Participes do Sul e Sueste.....	1.320	1.155	935	770	1.440	1.260	1.020	840
Procedencias ou destinos	Ameixial ou Estremoz				Borba ou Villa Viçosa			
Coimbra ou Coimbra B.....	8.450	7.400	5.990	4.930	8.840	7.730	6.260	5.160
Aveiro.....	9.720	8.510	6.890	5.670	10.110	8.850	7.160	5.900
Gaia ou Porto-Campanhã.....	11.240	9.830	7.960	6.560	11.620	10.170	8.230	6.780
Marinha Grande ou Leiria.....	9.650	8.450	6.840	5.630	10.040	8.780	7.110	5.860
Figueira da Foz.....	8.500	7.440	6.020	4.960	8.880	7.770	6.290	5.180
Castello Branco.....	8.670	7.590	6.140	5.060	9.050	7.920	6.410	5.280
Fundão a Covilhã (1).....	10.400	9.100	7.370	6.070	10.780	9.430	7.640	6.290
Belmonte a Guarda (2).....	11.520	10.080	8.160	6.720	11.910	10.420	8.440	6.950
Participes do Sul e Sueste.....	2.860	2.500	2.025	1.670	3.240	2.835	2.295	1.890
Procedencias ou destinos	Cuba				Beja			
Coimbra ou Coimbra B.....	7.540	6.600	5.340	4.400	7.950	6.960	5.630	4.640
Aveiro.....	8.810	7.710	6.240	5.140	9.220	8.070	6.530	5.380
Gaia ou Porto-Campanhã.....	10.320	9.030	7.310	6.020	10.730	9.390	7.600	6.260
Marinha Grande ou Leiria.....	8.740	7.650	6.190	5.100	9.150	8.010	6.480	5.340
Figueira da Foz.....	7.590	6.640	5.380	4.430	8.000	7.000	5.670	4.670
Castello Branco.....	7.760	6.790	5.500	4.530	8.160	7.140	5.780	4.760
Fundão a Covilhã (1).....	9.480	8.300	6.720	5.530	9.890	8.660	7.010	5.770
Belmonte a Guarda (2).....	10.610	9.290	7.520	6.190	11.020	9.640	7.810	6.430
Participes do Sul e Sueste.....	1.945	1.705	1.380	1.135	2.355	2.060	1.670	1.375
Procedencias ou destinos	Serpa a Moura (3)				Carregueiro			
Coimbra ou Coimbra B.....	9.340	8.170	6.620	5.450	8.840	7.730	6.260	5.160
Aveiro.....	10.610	9.290	7.520	6.190	10.110	8.850	7.160	5.900
Gaia ou Porto-Campanhã.....	12.130	10.610	8.590	7.080	11.620	10.170	8.230	6.780
Marinha Grande ou Leiria.....	10.540	9.220	7.470	6.150	10.040	8.780	7.110	5.860
Figueira da Foz.....	9.390	8.220	6.650	5.480	8.880	7.770	6.290	5.180
Castello Branco.....	9.560	8.360	6.770	5.580	9.050	7.920	6.410	5.280
Fundão a Covilhã (1).....	11.290	9.870	8.000	6.590	10.780	9.430	7.640	6.290
Belmonte a Guarda (2).....	12.410	10.860	8.800	7.240	11.910	10.420	8.440	6.950
Participes do Sul e Sueste.....	3.745	3.275	2.655	2.185	3.240	2.835	2.295	1.890

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Silves a Portimão (4)				Loulé a Olhão (5)			
	1.ª serie	2.ª serie	3.ª serie	4.ª serie	1.ª serie	2.ª serie	3.ª serie	4.ª serie
Coimbra ou Coimbra B.	11.110	9.600	7.580	6.060	11.600	10.020	7.910	6.330
Aveiro	12.280	10.610	8.370	6.700	12.760	11.020	8.700	6.960
Gaia ou Porto-Campanhã	13.670	11.800	9.320	7.460	14.150	12.220	9.630	7.720
Marinha Grande ou Leiria ..	12.210	10.550	8.330	6.660	12.700	10.970	8.660	6.930
Figueira da Foz.	11.160	9.640	7.610	6.090	11.640	10.060	7.940	6.350
Castello Branco	11.310	9.770	7.710	6.170	11.800	10.190	8.040	6.440
Fundão a Covilhã (1)	12.900	11.140	8.790	7.040	13.380	11.560	9.120	7.300
Belmonte a Guarda (2).....	13.930	12.030	9.500	7.600	14.410	12.450	9.830	7.860
Participes do Sul e Sueste	5.985	5.170	4.080	3.265	6.470	5.530	4.410	3.530
Procedencias ou destinos					Fuzeta a Villa Real de Santo Antonio			
Coimbra ou Coimbra B.					12.610	10.890	8.600	6.880
Aveiro					13.780	11.900	9.390	7.520
Gaia ou Porto-Campanhã					15.160	13.100	10.340	8.270
Marinha Grande ou Leiria					13.710	11.840	9.350	7.480
Figueira da Foz.....					12.650	10.930	8.630	6.900
Castello Branco					12.810	11.060	8.730	6.990
Fundão a Covilhã (1) .					14.390	12.430	9.810	7.850
Belmonte a Guarda (2) .					15.430	13.320	10.520	8.420
Participes do Sul e Sueste					7.480	6.460	5.100	4.080

(1) Estações de Tortozendo e Covilhã.

(2) Estações de Benespera, Sabugal e Guarda.

(3) Estações de Serpa, Pias e Moura.

(4) Estações de Silves, Estombar e Portimão.

(5) Estações de Loulé, Alcaniz-Nexe, Faro e Olhão.

(6) Estações de Tavira, Conceição, Cacella, Castro Marim e Villa Real de Santo Antonio.

CONDIÇÕES

1.ª — Aos preços d'esta tarifa accresce o custo das despesas accessorias, applicadas ao pezo taxado, segundo as competentes tarifas em vigor na data da expedição.

2.ª — Os preços serão applicados por fracções indivisiveis de 10 kilogrammas, excepto para os carregamentos de wagon completo, aos quaes essa applicação será feita por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

3.ª — Se o expeditor requisitar e lhe fôr fornecido material de capacidade de carga superior a 10 toneladas, serão os minimos de carregamento, estipulados na presente tarifa para os wagons completos, elevados em tantas fracções de um decimo ($\frac{1}{10}$) quantas forem as toneladas de carga normal de cada vehiculo, excedentes a 10.

4.ª — Quando, na mesma **Nota de expedição**, forem relacionadas mercadorias classificadas em diferentes series da presente tarifa, será o peso total da remessa taxado pelo preço correspondente á serie mais cara.

Se entre as mercadorias relacionadas na mesma «Nota de expedição», alguma ou algumas houver a que caiba a applicação da Tarifa Geral, por esta unicamente, e pelas classes que competirem a cada mercadoria, será taxada toda a remessa.

5.ª — O carregamento dos **wagons completos**, tanto pode ser constituido por uma só mercadoria pertencente á mesma remessa como pelas mercadorias que, na respectiva columna de classificação da presente tarifa figuram com o mesmo numero de inscripção, comtanto que façam parte de uma só e mesma remessa.

N'este caso serão applicados a toda a expedição o preço e o minimo do peso do carregamento mais elevados entre os correspondentes ás mercadorias agrupadas.

6.^a — Os prazos regulamentares do transporte poderão ser ampliados em 2 dias.

7.^a — Esta tarifa será applicada de officio a quaesquer remessas que estiverem nas condições por ella exigidas, se dos seus preços resultar vantagem para o publico e se o remettente não pedir a applicação d'outra expressamente por escripto na **Nota de expedição**.

8.^a — Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe, ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes.

Disposição transitoria

No que respeita ás estações de Conceição, Cacella, Castro Marim e Villa Real de Santo Antonio, só entrará esta tarifa em execução á medida que fôr annunciada a abertura d'essas estações ao serviço de pequena velocidade.

Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial P. N.^o 9 de pequena velocidade de 31 de Dezembro de 1904.

Lisboa, 21 de Setembro de 1905

O Director Geral da Companhia

A. Leproux

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

PEQUENA VELOCIDADE

2.^a AMPLIAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL N.º 14

PARA O TRANSPORTE DE

TELHA

SEM RESPONSABILIDADE

De Pampilhosa a Figueira, para exportação pela via marítima

Applicavel desde 25 de Setembro de 1905

Preço por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal,
incluindo as despesas accessorias 3\$000 reis

Este preço só será applicado quando, previamente, o expedidor ou consignatario prove com os respectivos despachos da Alfandega que as remessas, destinadas a Figueira, são exportadas pela via marítima.

As operações de carga e descarga são feitas de conta dos expedidores e consignatarios.

Ficam em tudo mais em vigor as disposições da tarifa especial n.º 14, de pequena velocidade, de 15 de Junho de 1896.

Lisboa, 11 de Setembro de 1905.

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

Marquez de Gouvêa.